

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 01 OCTOBRE 2019

DINSDAG 01 OKTOBER 2019

Après-midi

Namiddag

Le développement des questions commence à 14 h 23 heures. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.23 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "Extra veiligheidsmaatregelen betreffende het spoorlopen" (55000582C)

01 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Des mesures de sécurité supplémentaires contre les intrusions sur les voies" (55000582C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, het probleem van het spoorlopen sleept al lang aan en Infrabel wil een versnelling hoger schakelen in het bestrijden ervan. Daarom wil het naast Securail, dat onder de NMBS valt, ook de Spoorwegpolitie, die onder de federale politie ressorteert, en de lokale politie inschakelen bij het intensiveren van de controles. In geval van zware overtredingen en/of recidive wordt ook Justitie hierbij betrokken. Uiteraard vergt dat zeer duidelijke communicatie en grondig overleg.

Mijnheer de minister, wanneer werd er overleg gepleegd met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie? Wat was het resultaat van het overleg?

Is er een kostenraming gemaakt van de veiligheidsactie? Is er ook een verdeelsleutel voor de kosten uitgewerkt?

Is er een taakverdeling gemaakt tussen de drie bevoegde instanties?

Wanneer en hoe werd de federale politie op de hoogte gebracht van de extra inspanningen?

Wanneer en hoe werden de lokale politiezones op de hoogte gebracht van de extra inspanningen, die invloed dreigen te hebben op het lokale politiewerk?

01.02 Minister François Bellot: Spoorlopen veroorzaakt niet alleen menselijke drama's, maar weegt ook zwaar door op de stiptheid van het treinverkeer. Om het fenomeen aan te pakken, heeft Infrabel een wetenschappelijke methode ontwikkeld die rekening houdt met zowel het profiel van de spoorlopers als de plaatsen of spots waar dat gevaarlijke gedrag regelmatig wordt vastgesteld.

Op basis van de analyses werd een actieplan uitgewerkt dat rekening houdt met de verschillende parameters, gesteund op drie pijlers. Ten eerste, is er de sensibilisering, een domein waarin Infrabel in het bijzonder actief is via verschillende tools zoals de schoolkalender of de *virtual reality experience* in The Box. Ten tweede, gaat het om preventie via de plaatsing van omheiningen, bewakingscamera's of struikelmatten. Ten derde, is er repressief optreden van Securail en de verschillende politiediensten. Uit de wetenschappelijke studies die Infrabel heeft laten uitvoeren, bleek immers dat men enkel door repressief op te treden een gedragswijziging tot stand kan brengen bij een deel van de spoorlopers. De acties van de voorbije dagen moet men in dat perspectief zien.

01.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, qui témoigne

d'une plus grande courtoisie que celle que j'ai remarquée au conseil municipal dans ma commune hier, ce qui est déjà une chose positive.

Anderzijds, moet ik vaststellen dat u niet op alle vragen hebt geantwoord. De kaart van de sensibilisering werd immers reeds langer getrokken, maar heeft niet voldoende resultaat geboden. Daardoor moet inderdaad repressief worden opgetreden.

Het blijft ons alvast onduidelijk hoe de kosten zullen worden verdeeld en wat er zal gebeuren met de extra lasten voor onder andere de lokale politiezones op het terrein. Hoe zal ook de communicatie verlopen? Die is namelijk heel belangrijk. Naar aanleiding van andere vragen die vandaag op de agenda staan, zal u trouwens merken merken dat de communicatie tussen de verschillende diensten op en rond het spoor niet altijd efficiënt verloopt. Wij maken ons daarover dan ook zorgen, wat niets afdoet aan de nobele en goede bedoelingen van de aanpak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De luchthavenbeveiliging tegen drones" (55000579C)

02 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La protection de l'aéroport contre les drones" (55000579C)

02.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik vernam onlangs dat het politiekorps van Antwerpen heeft besloten over te gaan tot de aankoop van dronetoestellen. Het gaat niet over gewone dronetoestellen, maar over toestellen die andere, eventueel ongewenste, drones kunnen overnemen of indien nodig zelfs uit de lucht kunnen halen.

Het gebruik van drones is de voorbije jaren heel fel toegenomen in het Belgisch luchtruim. In de dronegids van skeyes staan daarover bepaalde regels. Rond de luchthaven staan ook een aantal verbodstekens, maar dat belet niet dat mensen met slechte bedoelingen drones zouden kunnen gebruiken om een terroristische aanslag op de luchthaven te plegen.

Ik heb daarom enkele vragen, mijnheer de minister.

Waren er reeds indicaties dat personen met minder goede intenties door middel van drones hebben getracht de veiligheid op de luchthaven van Zaventem in gevaar te brengen?

Hoeveel incidenten met drones vielen er het afgelopen jaar op de luchthaven van Zaventem te noteren?

Bent u op de hoogte van het Europese Skyfallproject rond de inzet van drones die andere drones kunnen overnemen of vangen?

Hebt u stappen ondernomen om ook de luchthaven van Zaventem met deze drones te beveiligen tegen ongewenste drones? Zo ja, welke zijn die stappen? Wat is de stand van zaken en het resultaat? Werd skeyes hierbij betrokken? Zo neen, waarom niet en zal dat alsnog gebeuren?

02.02 Minister François Bellot: Mijnheer Troosters, Brussels Airport Company is een van de stakeholders in een gecoördineerde procedure die de rapporten van de vermeende waarnemingen van drones registreert alsook de opvolging ervan. De overige stakeholders en deelnemers in de procedure zijn het DGLV met bepaalde vliegvelden en inspecties, skeyes, de federale politie en de Heli Wing van de federale politie, de luchthavenpolitie, het 100-spoedcentrum van Leuven en, zoals gezegd, Brussels Airport Company, meer bepaald voor de beveiliging veiligheid vliegveldoperaties luchtmacht.

In het kader van de toepassing van de procedure werden in 2018 vijf verklaringen van vermeende drones afgelegd. Volgens de informatie waarover Brussels Airport Company als luchthavenuitbater beschikt, was er tot op heden geen melding van kwaadwillig gebruik van drones. Brussels Airport Company zit eveneens in een initiatief van het DGLV dat met de hulp van verschillende werkgroepen nieuwe vormen van aanpak ontwikkelt inzake technologie, procesidentificatie, lokalisatie en demping.

De Belgian Drone Council is opengesteld voor de overheidsactoren en het bedrijfsleven. Werkgroep 4 van

de Belgian Drone Council is gewijd aan het onderzoek van alle veiligheidsaspecten in verband met droneoperaties. De werkgroep zal aanbevelingen of voorstellen formuleren die erop gericht zijn het openbaar belang te beschermen, en tegelijk de mogelijkheid behouden om operaties met drones te ontwikkelen. De werkgroep zal zich bijvoorbeeld toeleggen op antidronemaatregelen, de bescherming van de vliegvelden en andere gevoelige plaatsen tegen drones.

Dankzij het internationaal netwerk van luchthavens, Airports Council International World en Airports Council International Europe, kan Brussels Airport Company alle evoluties van de wetgeving en van de goede praktijken van de industrie opvolgen, teneinde deze te implementeren in de processen, in samenwerking met skeyes en het DGLV.

Met betrekking tot Skyfall kan ik u zeggen dat het DGLV noch ikzelf hierover zijn ingelicht.

02.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel vast dat er totnogtoe, gelukkig maar, geen voorvallen zijn geweest op de luchthaven waarbij er sprake was van kwaadwillige intentie. Ik hoop natuurlijk dat wij dat zo kunnen houden. Dat is natuurlijk slechts een hoop en gezien hetgeen wij reeds hebben meegemaakt op de luchthaven, is de realiteit natuurlijk dat dit wel kan gebeuren. Daarom is het heel belangrijk dat de nodige aandacht aan het droneprobleem besteed wordt.

Ik hoorde u graag zeggen dat er een werkgroep is binnen de Belgian Drone Council die daarmee bezig is, maar het is natuurlijk nog wachten op hun aanbevelingen en het is toch wel een heel acute problematiek.

Het Skyfallproject is een project dat Europees begeleid wordt. Het politiekorps van Antwerpen heeft daar de mosterd gehaald. Ik wil dus zeker de aanbeveling doen dat die Belgian Drone Council eens contact opneemt met de projectleiders van Skyfall, om een beetje sneller te kunnen evolueren naar gepaste maatregelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het project inzake het station Gent-Sint-Pieters" (55000588C)

03 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet relatif à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000588C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een van de grootste stations in het land, Gent-Sint-Pieters, wordt al ettelijke jaren verbouwd. In 2010 werd na jaren van voorbereiding gestart met de werken. Deze liepen herhaalde vertragingen op. Het meerjareninvesteringsplan 2018-2022 voorziet voor de werken in een investering van 6,9 miljoen euro, met ingebruikname in 2026.

Volgens de berichtgeving van de stad Gent ligt de tweede fase van het project al meer dan een jaar stil. In afwachting van de start ervan zouden de plannen zelfs worden hertekend.

Mijnheer de minister, waarom werd de tweede fase van het project tot dusver niet opgestart? Wanneer zal dat wel gebeuren? Welke aanpassingen worden gepland? Wat is de meerprijs ervan? Wanneer wordt de oplevering verwacht? Met welk bedrag is het initiële kostenplaatje bij de start in 2010 inmiddels al overschreden?

03.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat de eigenlijke werken voor de tweede fase in 2020 zullen starten.

De stad Gent en de NMBS hebben afgesproken om tot een gezamenlijk akkoord te komen over de nieuwe plannen van fase 2, zijnde de werken aan de sporen 7 tot en met 1, alvorens een nieuwe bouwaanvraag in te dienen.

De nodige studies en overlegmomenten zijn aan de gang. Het streefdoel blijft om tegen eind dit jaar of begin volgend jaar de bouwaanvraag in te dienen.

De streefdatum voor het einde van de werken aan het station is 2027, onder voorbehoud van mogelijke obstakels zoals juridische procedures of onvoorziene omstandigheden.

Gelet op de lopende aanbestedingsprocedure en het lopende onderzoek bij het Rekenhof, waarvan de Kamer kennis zal kunnen nemen, kan ik momenteel geen verdere details geven over het project.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is een moeilijk en omvangrijk project, met veel problemen. De kostprijs voor de eerste fase van het project werd ondertussen al met 26 miljoen euro overschreden. Wij zijn vijftien jaar na het ondertekenen van de eerste samenwerkingsovereenkomst en als ik het goed heb begrepen, zal de tweede fase volgend jaar beginnen.

Ik hoop dat zowel de NMBS als uzelf, als de beleidsverantwoordelijken, de nodige conclusies hebben getrokken uit wat er in de eerste fase is misgelopen, opdat de tweede des te vlotter zou kunnen verlopen en vooral, opdat het kostenplaatje onder controle blijft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Schoonaarde" (55000591C)**

04 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Schoonaarde" (55000591C)**

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het stationsgebouw van Schoonaarde, bij Dendermonde, werd op 1 juli 2004 gesloten. Sindsdien is het gebouw ontoegankelijk voor het publiek.

De NMBS gaf in het verleden al te kennen dat zij bereid is het gebouw af te staan of te verkopen, maar dat zij in de onmogelijkheid daartoe verkeert, omdat Infrabel nog een erfdienstbaarheid heeft op dat gebouw en omdat er zich ook nog installaties in bevinden. In de correspondentie met de stad Dendermonde gaven de spoorbedrijven in het verleden al aan dat die installatie minstens tot in 2018 zou blijven staan. We zijn nu een jaar later, maar er is sindsdien niets gebeurd. Het stationsgebouw van Schoonaarde degenereert na vijftien jaar leegstand tot een bouwval. Het dak van een zijvleugel is al vier jaar geleden ingestort. Het gebouw is een beschermd monument, maar daar is niet veel meer van te merken en er wordt ook niet naar omgekeken.

Mijnheer de minister, welk beleid hanteert u ten opzichte van verkrottende monumenten in eigendom van overheidsbedrijven? Welke onderhoudswerken werden daar sinds 2004, sinds de sluiting van het station in Schoonaarde, uitgevoerd? Waarom wordt er niet in basisonderhoud voorzien, bijvoorbeeld voor het ingestort dak? Wat is Infrabel van plan met de in dat gebouw aanwezige installaties? Wanneer worden die installaties daar weggehaald? Kan dat versneld gebeuren? Wat is de NMBS van plan met dat stationsgebouw? Welke onderhoudswerken staan er gepland, op welke termijn?

04.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, aangaande uw vraag over wat de NMBS doet met haar onroerende goederen die zij niet meer nodig heeft voor haar taken van openbare dienst, verwijs ik naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nummer 13.

De NMBS en de stad Dendermonde zijn zeer recent gestart met de herinrichting van de stationsomgeving van Schoonaarde. Zowel het stationsplein als de parking worden vernieuwd. De stationsomgeving van Schoonaarde krijgt een nieuwe parking voor 78 auto's en 6 plaatsen voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Er komt ook een nieuwe overdekte fietsenstalling naast het stationsgebouw. Later voorziet de NMBS aan de overkant van het station ook in een overdekte fietsenstalling. Het stationsplein, de toegangsweg en de parking krijgen een nieuwe riolering en openbare verlichting. Naast de parking wordt een groenzone aangelegd.

Er zijn inderdaad nog installaties aanwezig in het stationsgebouw, die volgens Infrabel noodzakelijk zijn voor de werking van de bestaande seininrichting. Die installaties zouden pas uit het stationsgebouw weggenomen kunnen worden na de indienstneming van de nieuwe seininrichting in 2023. Het vervroegd weghalen van de oude installaties zou volgens Infrabel voor onnodige risico's zorgen op het vlak van de stiptheid en veiligheid.

Een mogelijke verkoop van het stationsgebouw lijkt volgens de NMBS op dit moment niet opportuun, aangezien de erfdienstbaarheid van Infrabel de waarde van het gebouw sowieso sterk doet zakken. De

NMBS zal wel nagaan op welke termijn welke valorisatie voor het gebouw al dan niet mogelijk is.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik begrijp dat er de facto niets zal veranderen aan het stationsgebouw tot ten minste 2023, wanneer het gebouw 19 jaar lang leeg zal staan en dus vergevorderde tekenen van verval zal vertonen. Indien de NMBS en Infrabel werkelijk in de onmogelijkheid zijn om het gebouw af te staan, lijkt het mij een minimum dat zij hun verantwoordelijkheid opnemen voor het onderhoud en hun eigendom niet laten verkrotten. Als particulier moet men dat ook niet proberen. Een openbaar overheidsbedrijf heeft toch ook een zekere voorbeeldfunctie en mag op zijn minst die verantwoordelijkheid nemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture potentielle de l'arrêt SNCB de Verviers-Palais" (55000605C)**

05 **Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De mogelijke sluiting van de NMBS-stopplaats Verviers-Palais" (55000605C)**

05.01 **Malik Ben Achour** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, de fortes inquiétudes pèsent sur l'avenir de l'arrêt SNCB de Verviers-Palais. Celles-ci font suite à la publication par la SNCB, en avril dernier, des comptages de voyageurs dans toutes les gares et à tous les arrêts du pays. Selon ces statistiques, seuls onze voyageurs prendraient le train à Verviers-Palais en semaine. Récemment, dans une lettre que vous a adressée la bourgmestre de Verviers, celle-ci s'étonnait de ces chiffres qui paraissent quelque peu sous-estimés lorsque l'on fréquente l'endroit tous les jours.

Depuis le 9 juin, en raison de travaux, le nombre de trains qui s'arrêtent chaque jour à Verviers-Palais en semaine est limité: deux le matin dans le sens Welkenraedt-Verviers, aucun pendant la journée et deux départs dans l'autre sens à 16 h 51 et 21 h 30. Cette situation devrait persister jusqu'au 13 décembre.

Le maintien du point d'arrêt SNCB de Verviers-Palais, au cœur même de la cité lainière, dans le centre-ville, est très important pour cette ville, chef-lieu d'arrondissement. En effet, grâce à cet arrêt, le centre-ville est directement connecté aux localités de Welkenraedt et de Dolhain à l'est et à celles de Pepinster, Spa et Theux à l'ouest. Quand on sait à quel point Verviers est touchée par la problématique de la périurbanisation et de la désertification commerciale, la connexion directe avec les communes voisines devient un enjeu vital pour son avenir.

Par ailleurs, cette ligne est empruntée chaque jour par des centaines d'écoliers et d'étudiants car elle leur permet précisément de débarquer du train à proximité immédiate de leur lieu d'apprentissage. Sans cet arrêt, un long détour à pied leur serait demandé avec des conséquences potentielles en matière de sécurité routière.

À l'heure où il est demandé de privilégier les solutions de mobilité qui permettent de se passer de la voiture, et ce, en vue de réduire nos émissions de CO₂ et de désengorger nos centres-villes, les citoyens comprennent difficilement cette politique de réduction de la couverture géographique de l'offre de transports en commun.

Monsieur le ministre, quelles suites ont-elles été données au courrier que vous a envoyé la bourgmestre de Verviers? Quelle est la méthodologie employée par la SNCB dans la réalisation de ses comptages? Ne faudrait-il pas, le cas échéant, la revoir compte tenu des résultats un peu bizarres que celle-ci a livrés? Pouvez-vous vous engager en faveur du maintien durable de ce point d'arrêt?

05.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, Infrabel effectue actuellement d'importants travaux dans le tunnel d'Ensival avec pour conséquence un service à voie unique entre Pepinster et Verviers-Central. Ce chantier est réalisé en deux phases, la première ayant été d'application de février 2018 à décembre 2018 et la seconde étant en place depuis le 10 juin 2019 jusqu'à la fin de l'année.

Étant donné l'importante réduction de capacité, les horaires des trains ont dû être adaptés. Par conséquent, durant les deux phases de travaux, seuls quatre trains par jour s'arrêtent à Verviers-Palais au lieu des trente-deux habituellement prévus.

Les derniers chiffres relatifs aux voyageurs montés ont été établis en octobre 2018 sur la base de cette offre diminuée. La SNCB a observé que onze voyageurs sont montés dans quatre trains desservant la gare durant cette période de travaux.

La fréquentation habituelle de Verviers-Palais se situe, hors travaux, entre 100 et 200 voyageurs montés par jour, en moyenne. Après la fin des travaux, il n'y aura pas de raison pour qu'on ne retrouve pas cette situation avec les 32 trains qui s'arrêteront toujours à Verviers-Palais.

La SNCB s'est engagée à ne prendre aucune décision sur base des chiffres actuels. Comme vous, elle déplore cette situation temporaire liée aux travaux et qui est totalement indépendante de sa volonté.

Je tiens également à ajouter que le contrat de gestion actuellement en cours n'autorise la fermeture d'aucun point d'arrêt en Belgique.

05.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse que l'on peut, à ce stade, considérer comme rassurante. Cependant, nous resterons vigilants aux questions de mobilité et d'accessibilité par des modes doux dans les centres de nos villes et communes, compte tenu du phénomène de périurbanisation qui les détruit.

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

06 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De infrastructuurwerken door Infrabel aan de Noord-Zuidverbinding te Brussel" (55000609C)
- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilité) over "De gevolgen van de werken aan de Noord-Zuidverbinding voor de reizigers" (55000177C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De verhoging van de capaciteit op de Brusselse Noord-Zuidas" (55000536C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De werken aan de Noord-Zuidverbinding" (55000672C)
- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "De werken op de Noord-Zuidverbinding" (55000687C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De planning van de spoorwerken" (55000682C)

06 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'infrastructure réalisés par Infrabel sur la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (55000609C)
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Les implications des travaux sur la jonction Nord-Midi pour les voyageurs" (55000177C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation de la capacité de la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (55000536C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux sur la jonction Nord-Midi" (55000672C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux sur la jonction Nord-Midi" (55000687C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La planification des travaux ferroviaires" (55000682C)

06.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, in het eerste kwartier van deze vergadering werd reeds gezegd dat het dossier van de Noord-Zuidverbinding in Brussel bij heel wat fracties en burgers, en vooral bij pendelaars, al even leeft en bezorgdheid wekt.

Eind juli liet Infrabel weten dat grote infrastructuurwerken zouden starten aan de meest beruchte flessenhals van het Belgische spoorweginet. Niet alleen het moment van aankondiging was vreemd, maar ook de aanvang en de tijdsduur van de werken zelf. De herfstmaanden oktober en november zijn immers de drukste van het werkjaar. Bovendien is een aankondiging van dergelijke ingrijpende werken drie maanden voor de aanvang ervan wel zeer kort dag. Uiteraard is de reiziger, in de meeste gevallen de pendelende werknemers naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de dupe.

Ik ga ervan uit dat er in samenspraak met uw federale collega bevoegd voor Werk, alsook met de regionale collega's bevoegd voor het beleidsdomein Werk, naar oplossingen werd en wordt gezocht om de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Had u reeds vroeger weet van de aan te vangen werken, alsook van de tijdsduur ervan? Indien ja, in hoeverre had u inspraak bij het inplannen van de werken en waarom werd dit dan niet vroeger gecommuniceerd? Indien neen, hebt u nadien acties ondernomen om de heer Lallemand van Infrabel op een constructieve en communicatieve manier tot betere inzichten te brengen?

Hebt u samengezeten met uw federale collega van Werk en met uw regionale collega's bevoegd voor het beleidsdomein Werk, om naar constructieve en creatieve oplossingen te zoeken, zoals plaats- en tijdsafhankelijke werken? Indien neen, staat een dergelijk overleg alsnog gepland, eventueel in combinatie met overleg met de verschillende werkgeversorganisaties?

06.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, la jonction Nord-Midi est devenue au fil du temps un élément clé pour la mobilité à Bruxelles mais aussi pour notre économie.

Pour s'assurer de son bon fonctionnement à moyen et long termes, des travaux ont été prévus pour la période s'étendant du 14 octobre au 12 novembre. Il s'agit d'une part de moderniser la signalisation et d'autre part de procéder à l'informatisation de la signalisation afin d'installer le système de freinage des trains ETCS, système qui fait partie du plan élaboré après la catastrophe ferroviaire de Buizingen pour garantir davantage de sécurité sur le rail.

Pour des raisons techniques, il a été annoncé que la capacité du réseau serait réduite durant cette période sur toute la jonction, sans plus de précisions. De nombreuses rumeurs ont circulé, suscitant tantôt la méfiance tantôt la colère des voyageurs. Or, début août, aucune décision n'était encore intervenue quant à la manière dont la capacité du réseau serait effectivement réduite, puisque le groupe de travail Infrabel-SNCB était encore en pourparlers. Il n'en demeure pas moins qu'Infrabel a confirmé que sur les 104 trains de pointe qui traversent quotidiennement la jonction Nord-Midi, une solution aurait été trouvée pour 46 d'entre eux uniquement. Pour les 58 trains restants, des solutions de rechange étaient encore recherchées (suppression, changement d'itinéraire, changement d'arrêt, remplacement par des bus, etc.).

Mardi dernier, Infrabel a fourni, lors d'une conférence de presse, les détails relatifs aux conséquences qu'auront ces travaux sur les lignes empruntées par les navetteurs. Du 18 octobre au 8 novembre, 30 % puis 50 % des aiguillages à l'entrée Sud de Bruxelles seront bloqués en position fixe en vue de les renouveler et sur les 300 trains qui empruntent quotidiennement la jonction pendant les heures de pointe du matin, 85 % d'entre eux continueront à suivre leur itinéraire habituel. Douze trains P seront supprimés, trente-cinq trains P seront limités ou déviés vers d'autres gares bruxelloises (Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Ouest, Jette et Mérode). Enfin, Infrabel ajoute qu'en raison de la diminution temporaire du nombre d'aiguillages, il sera impossible de mettre en place des itinéraires alternatifs en cas de perturbation.

Monsieur le ministre, ces solutions proposées par Infrabel vous ont-elles été présentées? Y a-t-il des alternatives? Dans l'affirmative, pourquoi n'ont-elles pas été retenues? Ne peut-on impacter davantage les heures creuses plutôt que les heures de pointe? À qui incombera le coût de ces alternatives et de la campagne d'information y relative?

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, de andere leden hebben de situatie al goed beschreven. Ik zal mij dus tot de vraagstelling beperken.

Mijnheer de minister, welke hinder verwacht u de komende weken nog ten gevolge van de geplande werken? Hoeveel treinen worden volgens de recentste aanpassingsplanning geschrapt? Welke maatregelen worden genomen om de hinder te beperken? Kan de NMBS de hinder voor het treinverkeer van en naar Brussel inperken, door enkele grote IC-verbindingen langs de de Noord-Zuidas te knippen, bijvoorbeeld de lijnen Oostende-Luik en Antwerpen-Charleroi, en de stations aan weerszijden als kopstations te hanteren? Waarom werden de werken niet tijdens de zomervakantie gepland? Is naar uw mening de massificatie van werken door Infrabel tijdens de daguren in plaats van 's nachts en tijdens de weekends nog altijd een verstandige maatregel? Steunt u die manier van werken nog altijd? Hebt u de verantwoordelijken van

Infrabel en de NMBS rond de tafel gebracht om een herhaling van dergelijke scenario's in de toekomst te vermijden? Wat hebben die ontmoetingen opgeleverd?

06.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik zal ook niet alles herhalen.

Mijnheer de minister, wij beseffen allemaal goed dat de werken enorme gevolgen zullen hebben voor de reizigers die Brussel moeten binnenrijden. Het gaat over heel veel betrokkenen. Het zal voor de reizigers een ware beproeving zijn.

Infrabel heeft in haar presentatie van de infrastructuurwerken van 12 september 2019 op bladzijde 8 de titel "Werken uitvoeren met een minimale hinder voor het reizigersverkeer wordt alsmaar moeilijker". De reden is de afname van het aantal beschikbare medewerkers tijdens die periode.

Ten eerste, mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de ingrijpende werken, de duurtijd ervan en het gebrek aan beschikbaar personeel bij Infrabel? Hoe lang zullen de werken duren? Zullen ze wegens het tekort aan personeel langer duren?

Ten tweede, hoe zal u in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit er in de toekomst voor zorgen dat dergelijke ingrijpende werken met minder consequenties voor de reizigers kunnen worden uitgevoerd? Hoe zal Infrabel ervoor kunnen zorgen dat zij over voldoende personeel beschikken, om werken sneller en dus met minder hinder voor de reizigers te kunnen uitvoeren?

06.05 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, les importants travaux prévus sur la jonction Nord-Midi font couler beaucoup d'encre. Je ne souhaite pas remettre en cause le bien-fondé de ces travaux car, à terme, il s'agit d'améliorer l'efficacité, la sécurité et la ponctualité sur ce tronçon, le plus emprunté du pays. Autrement dit, si nous voulons un réseau de qualité, il faut évidemment passer par-là.

La SNCB, Infrabel et la STIB semblent prendre la mesure de l'impact de ces travaux pour les voyageurs, au moins dans leur communication externe. Des solutions alternatives sont ainsi proposées.

Reste le choix de cette période de l'année pour les travaux. On entend dire que ceux-ci vont s'étaler sur plusieurs jours de congés scolaires de ce début d'année. Ceci relève peut-être d'une intention louable, mais soulève certaines questions, que vous me permettez de vous poser.

Monsieur le ministre, pourquoi ces travaux n'ont-ils pas eu lieu pendant les grandes vacances scolaires? Qui assume le coût des alternatives proposées aux voyageurs? Les clients de la SNCB contraints d'utiliser la STIB ne devraient-ils pas recevoir une compensation s'ils doivent acheter un titre de transport de la STIB? À terme, dans quelle mesure ces travaux amélioreront-ils la qualité du service sur la jonction?

06.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er werd al veel toelichting gegeven en ik zal proberen niet in herhaling te vallen.

Het voorbeeld van de Noord-Zuidverbinding is maar één voorbeeld van de schijnbaar gebrekkige communicatie tussen Infrabel en de NMBS, enerzijds, of de gebruikers van de infrastructuur, anderzijds. Bij de regeling van de werkzaamheden werd al gesuggereerd om een hoorzitting over de problematiek te houden en ik vind dat een goed idee.

Wat betreft de Noord-Zuidverbinding is het duidelijk dat die werken moeten gebeuren. Het is essentieel voor de veiligheid van de infrastructuur dat de werken worden gerealiseerd. De vraag is of het tijdspad wel verstandig is gepland. Midden in het najaar is meestal de drukste periode op het spoor en heeft de NMBS het dus het moeilijkst om de stiptheidsdoelstellingen zo goed mogelijk te benaderen. Tot daar de vraag over het tijdspad.

De tweede, meer algemene, vraag betreft de coördinatie en de planning. Hoe ziet u de rol van de coördinatie tussen de NMBS en Infrabel? Heeft de FOD daarin een rol te spelen? Op welke manier wil u dit bewerkstelligen? Wij kijken daarvoor ook naar de beheerscontracten, die in de vorige, of liever de lopende, legislatuur regelmatig aan de orde waren, zonder ooit te zijn afgeklopt. Wellicht zijn deze essentieel om de taken van Infrabel en de NMBS duidelijk vast te leggen. Wat is daarin momenteel de stand van zaken? Wordt daar nog aan gewerkt of blijft dat liggen tot er een volwaardige regering is? Voor de samenwerking tussen Infrabel en de NMBS is het noodzakelijk om tot duidelijke afspraken te komen en daarvoor kunnen de

beheerscontracten een goed instrument zijn.

06.07 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, du 14 octobre au 12 novembre prochain, Infrabel réalisera la dernière étape du chantier de modernisation de l'axe Nord-Midi, qui repose notamment sur l'informatisation complète des outils de gestion du trafic, en travaillant sur les 200 aiguillages, les 170 armoires, sur tous les signaux lumineux, etc.

Cette dernière étape concerne les travaux de modernisation du système de signalisation du côté sud de la gare de Bruxelles-Midi. Le remplacement de cette technologie vieille d'un demi-siècle est indispensable afin de garantir sécurité et fiabilité. Sur le plan de la sécurité, un saut technologique est aussi un préalable indispensable à l'installation du système de contrôle permanent de la vitesse des trains, l'ETCS, qui doit permettre à la Belgique d'atteindre les meilleurs standards de la sécurité ferroviaire.

Il s'agit d'ailleurs d'une des recommandations majeures de la commission Buizingen, dont je rappelle au passage, monsieur le président, que vous devez en assurer le suivi. Si je me rappelle bien, vous devez organiser une réunion par année pour examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations de la commission.

Le président: Cela sera mis au programme. Je vous le promets.

06.08 François Bellot, ministre: Il ne s'agit donc pas ici de massification de travaux mais bien de l'ultime phase d'un chantier colossal.

Les deux entreprises se sont rencontrées à plusieurs reprises. Pendant le processus, j'ai souhaité que mes collaborateurs participent à l'élaboration d'une solution équilibrée entre les besoins de réaliser ces travaux et l'impérieuse nécessité de réduire l'impact sur le trafic, alors que dès le départ était évoquée la suppression de plus de 100 trains P par jour, ce qui, à mes yeux, était inacceptable.

Deze werken zullen gedurende een maand de toegang van bepaalde treinen tot het station van Brussel-Zuid en de capaciteit van heel de Noord-Zuidverbinding beperken, met als gevolg een tijdelijke inkrimping van het treinaanbod van en naar Brussel tijdens de ochtend- en avondspits. De operationele teams van de NMBS en Infrabel hebben in nauwe samenwerking een alternatief vervoersplan uitgewerkt dat erop is gericht de impact van de werken voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Concrètement, 85 % du total des trois cents trains qui empruntent chaque jour de la semaine la jonction durant les heures de pointe, le matin et le soir, continueront à suivre leur itinéraire habituel sur l'axe Nord-Midi. Une dizaine de trains P – les trains de pointe – ne pourront pas circuler. Une trentaine d'autres trains P seront, quant à eux, détournés vers une autre gare bruxelloise ou bien limités dans leur parcours. Pour ceux-ci des solutions de rechange ont été élaborées afin de faciliter le trajet porte-à-porte des voyageurs concernés. L'accent sera en effet mis sur l'intermodalité en vue de rejoindre la destination finale via une correspondance ferroviaire permettant aux usagers de se déplacer en Région bruxelloise, mais aussi grâce aux autres moyens de transport durables – tels les trams, bus et métros proposés par la STIB.

Ce plan de transport alternatif fait, depuis le 24 septembre, l'objet d'une communication détaillée train par train, fournie par la SNCB sur son site internet et son application à l'intention de ses clients. Le planificateur de voyages de la compagnie tient compte de ces adaptations, pour que le voyageur puisse déjà s'organiser en conséquence. Une information générale sera aussi lancée sur tous les autres canaux de communication de la SNCB: newsletters, réseaux sociaux, écrans en gare et dans les trains, affiches en gare, etc. De même, à l'approche des travaux, des annonces seront diffusées dans les gares et les trains concernés.

La SNCB garde également le contact avec les fédérations d'employeurs et les institutions scolaires bruxelloises, afin de les informer de l'impact potentiel de ces travaux en termes de mobilité. Ce serait peut-être l'occasion pour les écoles, les entreprises et tous ceux qui se déplacent de recourir au vaste potentiel que représente le télétravail – activité qui pourrait encore atteindre à Bruxelles un taux de croissance de 50 % – ou encore de pratiquer le covoiturage entre voisins.

Enfin, pour assurer la gestion des flux de voyageurs et informer au mieux ces derniers, la SNCB renforcera la présence des membres de son personnel sur les quais et en gare ainsi que ses agents Securail durant les heures de pointe du matin et du soir, en semaine ainsi que lors des deux longs week-ends.

Er zullen daarnaast ook stewards worden ingezet in de treinstations waar een aansluiting met de MIVB aanbevolen zal zijn, met name in de stations Brussel-West en Merode.

Over de verhoging van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding werden de voorbije vijftien jaar reeds een groot aantal studies uitgevoerd. Dit soort analyses is bedoeld als basis voor de keuzes die voor de toekomst kunnen worden gemaakt.

Als gevolg van de geleidelijke indienststelling van het GEN-aanbod op de nieuwe infrastructuur, die momenteel worden aangelegd, en de stijgende vraag op het vlak van spoormobiliteit is Infrabel genoodzaakt om vandaag reeds, samen met de spooroperatoren, na te denken teneinde de robuustheid van en de capaciteit op de assen door de hoofdstad te verhogen. Ongeveer twee op drie reizigers maakt vandaag al dagelijks gebruik van deze spoorassen.

Er zijn verschillende mogelijkheden om de huidige capaciteit nog beter te benutten door een efficiëntere exploitatie, zoals de uitrol van het systeem van Automatic Train Operation – ATO – en de interface met het nieuwe Traffic Management System van Infrabel, op het stapsgewijs organiseren van het treinverkeer in drie onafhankelijke verkeerscorridors.

La demande de transport ferroviaire ne cesse de croître, malgré l'inauguration de nouvelles infrastructures comme le tunnel Schuman-Josaphat. Il y a donc inévitablement un impact sur la capacité de la jonction Nord-Midi, véritable nœud du réseau ferroviaire belge, comme je l'ai déjà expliqué.

06.09 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord

U hebt mijn bezorgdheid echter niet weggenomen. Ik hoop dat in oktober en november zal blijken dat ik samen met de andere pendelaars onterecht ongerust ben geweest.

06.10 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'insiste sur le fait que nous ne remettons nullement en cause l'utilité de ces travaux. Comme vous l'avez dit très justement, il s'agit de se mettre en conformité avec les recommandations de la Commission relatives à la catastrophe de Buizingen mais aussi de moderniser un système qui en a besoin. L'intérêt de nos questions était de savoir si les solutions proposées étaient équilibrées. Vous avez justement insisté sur cet équilibre. Je ne vous ai pas entendu mentionner d'éléments de réponse quant à la raison pour laquelle on avait insisté sur les heures de pointe plutôt que sur les heures creuses.

J'insiste sur le fait que cette jonction est essentielle tant pour les navetteurs qui entrent dans Bruxelles que pour les autres navetteurs. En effet, le train est vraiment devenu un mode de transport essentiel au sein même de la capitale.

Je voulais aussi insister sur la concertation avec les autres Régions, qu'il faut entreprendre avant de mettre des solutions en place, mais aussi lors de leur mise en oeuvre. En effet, la STIB avait notamment été sollicitée pour assurer certaines correspondances, mais aussi pour aiguiller les voyageurs. Vous avez parlé de la mise à disposition de certains agents du personnel de la SNCB, mais il me semble que des agents de la STIB avaient aussi été mobilisés. Par conséquent, il est important d'avoir une concertation minimale avec la Région bruxelloise.

Enfin, vous avez très justement souligné l'utilité de l'intermodalité des transports. Pour la rendre effective, il faut, là aussi, mener une concertation avec la Région bruxelloise. Je vous appelle vraiment à demeurer vigilant concernant ce point.

06.11 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Twee jaar geleden stelde Infrabel in deze commissie haar nieuw plan van aanpak inzake infrastructuurwerken voor. Het kwam erop neer dat ingrepen aan de spoorlijnen meer zouden worden geconcentreerd overdag in de week. Mijn voorgangster, mevrouw Inez De Coninck, toenmalig lid van deze commissie, heeft toen voorspeld dat dit voor problemen zou zorgen wat de dienstverlening betreft. Wij zijn nu twee jaar later en wij moeten vaststellen dat die voorspelling jammer genoeg uitkomt. Ik vrees dat wij in de toekomst nog meer met dergelijke problemen zullen worden geconfronteerd zolang Infrabel zijn werken blijft concentreren op weekdays overdag. Bovendien zal het er niet op verbeteren als ook de coördinatie

tussen de NMBS en Infrabel blijft verlopen zoals ze vandaag verloopt.

06.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind het jammer dat u niet echt hebt geantwoord op mijn vraag rond het personeelsbestand bij Infrabel.

Sinds 2005 tot nu is het aantal werknemers afgenomen van 15.000 naar 10.000. Dat is een hele vermindering. Concreet voor de voorbije acht maanden zien wij dat het aantal spoorleggers verminderd is: 113 spoorleggers gingen met pensioen of werden ontslagen en er waren 71 aanwervingen. Dat wil dus zeggen dat er 42 spoorleggers minder zijn. Ik vind dat toch een heel belangrijk element. Als wij willen dat de werken goed verlopen, moet er genoeg personeel zijn om die werken uit te voeren.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, hebt u een bijkomend antwoord op de vraag van mevrouw Vindevoghel? Zij zegt dat u een vraag over het personeelsbestand niet hebt beantwoord.

06.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijn vraag was hoe het zit met het personeelsbestand?

Uit de slides die wij van Infrabel gekregen hebben, blijkt dat er minder personeel is, waardoor de werken misschien wel langer duren. Volgens onze cijfers zijn er dit jaar in de eerste acht maanden effectief minder spoorleggers, als men het aantal aanwervingen bekijkt.

06.14 François Bellot, ministre: Je ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour vous répondre.

Tout ce que je sais, c'est que plus de 350 travailleurs seront actifs sur le chantier. Au départ, le planning était réparti sur six mois, avec des perturbations quotidiennes pendant six mois. Le choix qui a été fait par Infrabel est de concentrer l'activité sur deux week-ends, qui seront très perturbés puisqu'il n'y aura quasiment plus de passage. Ils ont voulu en profiter. Mais il faut savoir qu'un chantier d'une telle ampleur mobilise des équipes pendant plus de six mois de préparation, de contrôle des fournitures, etc. C'est un chantier d'une grande complexité.

J'en reviens aux horaires et à l'idée de travailler pendant les heures creuses. Il n'y a quasiment plus d'heures creuses et d'heures de pointe, à Bruxelles, si ce n'est les trains P. Or Infrabel, au départ, voulait supprimer tous les trains P, ce dont nous avons immédiatement dit que c'était impossible. Il a fallu trouver d'autres solutions. On l'a fait à une époque où tout le personnel devait être mobilisé. Je pense que des congés pendant cette période ont même été refusés, parce qu'il faut vraiment travailler de manière intense. Quand la partie nord de la gare du Midi a été réalisée, et une partie de la gare du Nord, il a été nécessaire de procéder à des réajustements pendant quelques jours.

Je n'ai pas d'autres éléments qui me permettraient de répondre.

06.15 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Die werken waren gepland en ik ga ervan uit dat men bij dergelijke grote werken er toch voor zorgt dat er genoeg personeel is of aangeworven wordt om die werken te kunnen uitvoeren. Wij hebben van Infrabel vernomen dat de werken beter zouden kunnen verlopen mocht er genoeg personeel zijn.

06.16 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Nous ne remettons pas non plus en question l'utilité de ces travaux qui sont également importants pour la sécurité des voyageurs. Cela dit, je n'ai pas reçu de réponse satisfaisante au sujet du timing décidé pour lesdits travaux. Dès lors, nous resterons vigilants quant au choix des dates.

06.17 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

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

07 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vervoersplan van de NMBS en de verbinding Hasselt-Antwerpen" (55000013C)

07 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport de la SNCB et la liaison Hasselt-Anvers" (55000013C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in december 2020 zal de NMBS naar goede gewoonte een nieuw vervoersplan invoeren. Over de uitwerking van dat plan wordt momenteel volop van gedachten gewisseld, zoals blijkt uit het overleg van maandag 24 juli tussen het spoorbedrijf en de Limburgse stakeholders.

Opvallend is dat de NMBS tijdens het overleg bekendmaakte een onderzoek te voeren naar de herinrichting van de verbinding Hasselt-Antwerpen. Voor alle duidelijkheid, dat is een goede zaak. Wie vandaag immers vanuit Hasselt naar Antwerpen wil sporen, moet overstappen in Aarschot of een omweg maken via Brussels Airport. Door die lange reistijd is de verbinding absoluut niet concurrentieel met het autoverkeer. De snelle IC-verbinding werd in 2014 geschrapt, met als uitleg dat de spoorlijn overbelast werd door het drukke goederenvervoer tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied.

Ten eerste, het goederenvervoer is de afgelopen jaren niet minder druk op geworden. Acht Infrabel het mogelijk om capaciteit voor extra IC-treinen vrij te maken op die lijn?

Ten tweede, zo ja, zal dat ten koste gaan van andere verbindingen? Welke zijn dat dan?

Ten derde, wat zijn de vijf populairste bestemmingen voor reizigers die vertrekken vanuit het station van Hasselt?

Ten slotte, de NMBS onderzoekt ook of het mogelijk is een rechtstreekse piek uurverbinding in te leggen tussen het noorden van Limburg en Brussel, zonder overstap in Mol. Hoe staat Infrabel tegenover dat NMBS-denkspoor? Is daar voldoende capaciteit voor beschikbaar?

07.02 Minister François Bellot: De studies voor een bijkomende IC-verbinding Hasselt-Antwerpen zijn volop bezig. Infrabel zal aftoetsen of de gevraagde rijpaden inpasbaar zijn in de huidige structuur van het transportplan en zal de noodzakelijke wijzigingen aan andere relaties dan de NMBS voorstellen om de nieuwe verbinding technisch correct en robuust in te plannen. Tegelijkertijd dient Infrabel erover te waken dat zij de verschillende kandidaten die capaciteit op het spoornet wensen te organiseren, bij de verdeling niet discrimineert. De gevraagde IC-verbinding is ook een belangrijke internationale corridor voor het goederenverkeer. Een bepaalde capaciteit moet voor die corridor tussen de grens met Duitsland en de havens van Antwerpen en Zeebrugge worden gereserveerd.

De aanvragen van de kandidaten voor de dienstregeling vanaf december 2020 zijn nog niet bekend, maar verwacht wordt dat er minstens een volume voor goederenrijpaden wordt aangevraagd dat overeenstemt met wat thans ter beschikking is voor het goederenverkeer op de goederencorridors. Als goede huisvader zal Infrabel daarop anticiperen door de nodige capaciteit voor het goederenverkeer af te stemmen op de door de NMBS gevraagde capaciteit. Indien er na de indiening van de officiële rijpadaanvragen in april 2020 toch concurrentie in de aanvragen tussen de verschillende kandidaten bestaat, zal Infrabel de in de netverklaring opgenomen gepaste procedure volgen, waarbij na de fase van coördinatie een aanvaardbare oplossing voor alle aanvragen kan worden geboden. Indien daaruit toch geen oplossing voortvloeit, kunnen niet alle rijpadaanvragen worden toegewezen en zal Infrabel de wettelijke bepalingen daaromtrent toepassen.

Ik kom tot uw laatste vraag, over een eventuele rechtstreekse piek uurverbinding tussen Noord-Limburg en Brussel. Die piek uurverbinding is alleen mogelijk als lijn 19 geëlektrificeerd is. Een dergelijke verbinding is vanuit het oogpunt van robuustheid echter niet ideaal, omdat die gebruikmaakt van veel verschillende baanvakken, waaronder enkele druk bereden baanvakken als Herentals-Lier en Duffel-Mechelen-Brussel, gecombineerd met enkelsporige baanvakken. De minste verstoring op één baanvak kan direct grote gevolgen hebben voor de stiptheid van de hele verbinding.

Tot slot, er werd een nieuwe ontmoeting vastgelegd in de lente van 2020 om het vervoersplan voor te leggen. Voor alle bijkomende vragen kunt u tot dan bij de NMBS terecht.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag over de populairste bestemmingen hebt u niet beantwoord, maar ik neem aan dat u mij het antwoord nadien per mail kunt bezorgen.

Ik noteer dat Infrabel bezig is met een studie. Men moet natuurlijk rekening houden met de capaciteit aan goederenvervoer. Ik wil onderstrepen dat ik pragmatisch met u wil meedenken. Er moet een gezond

evenwicht zijn, want het goederenvervoer per spoor is inderdaad belangrijk om de druk van het vrachtverkeer op de weg te verminderen. Nu de oefening gemaakt wordt, pleit ik voor een gezond evenwicht en de nodige creativiteit. Ik vind het namelijk onuitlegbaar dat de hoofdstad van mijn provincie vanuit een belangrijke stad in Vlaanderen amper bereikbaar is op een goede en vlotte manier. Ik hoop echt dat wij een stap vooruit kunnen zetten. Het verheugt mij dat de NMBS de deur op een kier gezet heeft. Ik hoop dat wij een gezonde oplossing kunnen vinden.

Op mijn laatste vraag zal ik terugkomen, wanneer de elektrificatie van lijn 19 helemaal afgerond zal zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55000043C)

08 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55000043C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag heeft onrechtstreeks een beetje te maken met mijn vorige vraag, maar daar kom ik straks op terug.

Begin 2018 raakten de resultaten bekend van een internationale studie naar drie mogelijke tracés voor de IJzeren Rijn. Uit de studie bleek dat het 3RX-tracé – de zogenaamde Derde Weg die via Venlo richting het Ruhrgebied loopt – de meest haalbare optie is. Vlaanderen en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen schaarden zich zowat meteen achter het tracé en ook Duitsland lijkt nu mee aan boord, want in januari maakte Vlaams minister Ben Weyts bekend dat de Duitse federale regering bereid is om de leiding te nemen over het drielandenoverleg tussen Duitsland, Nederland en België.

Ik heb hierover een aantal concrete vragen, mijnheer de minister.

Wat is de stand van zaken van dat drielandenoverleg? Zijn er al concrete afspraken gemaakt over het verloop van die gesprekken?

Heeft Infrabel al zicht op het precieze tracé op Vlaams grondgebied en op eventuele flankerende en milderende maatregelen die vereist zullen zijn?

Een vereiste voor de IJzeren Rijn is de elektrificatie van de spoorverbinding Mol-Hamont. De werken hiervoor zijn opgestart – u hebt er daarnet zelf naar verwezen – en zouden eind 2020 afgerond moeten zijn. Zal die timing gehaald worden?

Ten slotte, de NMBS is op uw vraag een haalbaarheidsstudie gestart om lijn 19 tussen Antwerpen en Hamont door te trekken naar het Nederlandse Weert. Wanneer mogen we de resultaten van die studie verwachten? Ook het Nederlandse ProRail voert een onderzoek naar de reactivering van dezelfde spoorlijn tussen Weert en Hamont. Zijn de resultaten hiervan al bekend en kunt u ze toelichten?

08.02 Minister François Bellot: Mijnheer Raskin, na de oplevering van de 3RX-studie werd een internationale werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van België, Nederland, Duitsland, het Vlaams Gewest en van de deelstaat Noordrijn-Westfalen. Die trilaterale werkgroep kwam samen op 14 december 2018 en op 10 juli 2019 in Berlijn. De organisatie en het voorzitterschap van die werkgroep liggen bij Duitsland. Tijdens die eerste twee vergaderingen werd getracht vorm te geven aan een mandaat, de scope en de werking van de werkgroep, voorafgaand aan de verdere inhoudelijke besprekingen van het IJzeren Rijndossier. Een volgend overleg van de werkgroep is gepland begin 2020.

Wat het tracé op Belgisch grondgebied betreft, kan ik meegeven dat dit hetzelfde is voor elk van de drie onderzochte varianten. Het gaat om de spoorlijn 15 van Antwerpen tot Mol en vervolgens de spoorlijn 19 van Mol tot aan de Belgisch-Nederlandse grens in Hamont-Achel. Infrabel heeft de noodzakelijke mitigerende en flankerende maatregelen in het verleden reeds bestudeerd in overleg met de betrokken gemeenten. Die maatregelen zullen mogelijk geactualiseerd moeten worden, rekening houdend met de meer recente vervoersprognoses.

Volgens Infrabel verlopen de werken van de elektrificatie van de spoorlijn 19 tussen Mol en Hamont volgens plan. De nodige bouwvergunningen werden verkregen en de werkzaamheden aan de bovenleiding zijn gestart in september 2018. De bouw van het onderstation start in augustus 2019. De streefdatum voor de

indienstname van het geëlektrificeerd spoor blijft eind december 2020.

Ik heb de NMBS inderdaad in het voorjaar de opdracht gegeven om een potentiële studie te laten uitvoeren naar de verbinding Antwerpen-Hamont-Weert. De resultaten van die studie worden in het najaar van 2019 verwacht.

De Nederlandse staatssecretaris van Veldhoven heeft op 11 juli 2019 via een brief aan de Tweede Kamer over het nationale personenvervoer per spoor een toelichting gegeven bij de voorlopige resultaten van de studies die in Nederland werden uitgevoerd voor de activering van de verbinding Hamont-Weert. De staatssecretaris zou op basis van deze studies vervolgens overleg plegen met de lokale overheden en eveneens een *second opinion* vragen over de omvang van de infrastructuurkosten. Meer informatie hierover wordt verwacht in het najaar, wanneer ook de studie van de NMBS voorhanden zal zijn.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het gedetailleerde antwoord.

Ik wil nog heel even uw aandacht vragen voor het belang van dit dossier. Ik weet dat het een zeer moeilijk dossier is, gelet op de vele actoren die erbij betrokken zijn, maar als ik het in mijn vorige vraag had over de slechte spoorontsluiting van Limburg en het tekort aan kwalitatief hoogstaand personenvervoer, dan heeft dit te maken met het vrij intensieve gebruik van de rijpaden voor goederenvervoer.

Ik meen dan ook dat een oplossing mogelijk is als de drukke trafiek vanuit de Antwerpse haven via de kortste en meest logische weg naar het Ruhrgebied wordt vervoerd via dit tracé. Dit zou immers heel wat capaciteit vrijmaken voor personenvervoer op de Limburgse rijpaden. Ik meen dat beide met mekaar te maken hebben. Ik vraag dan ook uw bijzondere aandacht hiervoor.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Hasselt" (55000044C)

09 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Hasselt" (55000044C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de renovatiewerken aan het station van Hasselt hebben vertraging opgelopen. U hebt dat een tijd geleden nog bevestigd in antwoord op een vraag van uw oud-collega, thans burgemeester van Hasselt, Steven Vandeput. De eerste fase van de werken aan de achterzijde van het station had afgerond moeten zijn in januari. Wellicht zou de oplevering pas een drietal maanden later zijn. Het tijdpad van de perronwerkzaamheden, of de tweede fase, zou evenwel niet in het gedrang komen.

Ten eerste, werd de eerste fase van de werken ondertussen voltooid? Ik heb zelf kunnen vaststellen dat er een en ander is gebeurd, maar mijn vraag werd dan ook al ingediend op 15 juli.

De tweede vraag blijft wel relevant. Zal de tweede fase van de werken zoals gepland van start kunnen gaan?

09.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega, de NMBS laat mij weten dat haar treinreizigers in het station van Hasselt sinds 5 juli gebruik kunnen maken van de vernieuwde toegang aan de achterkant van het station. De NMBS heeft de toegang in Runkst de afgelopen maanden volledig overdekt. Er is ook een nieuwe trap gekomen naar de tunnel onder de sporen. In de loop van volgend jaar komt er een lift. De vernieuwde toegang in Runkst is een eerste grote stap in de vernieuwing van het station van Hasselt. De NMBS investeert meer dan 13 miljoen euro om van het station een functioneel en eigentijds station te maken.

De NMBS verwacht dat voor de tweede fase de werken eind 2019 zullen starten. De komende jaren vernieuwt de NMBS de tunnel onder de sporen met een lift en een roltrap naar elk perron. De perrons zelf worden verhoogd en uitgerust met nieuwe banken en schuilhuisjes. Sinds september vorig jaar hangen er op de perrons ook al nieuwe informatieschermen.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb zelf inderdaad al kunnen vaststellen dat de achterkant van het station ondanks de vertraging intussen is aangepakt. Ik hoor ook dat de geplande timing van toepassing blijft voor de tweede fase. Ik kijk samen met alle andere Limburgers reikhalzend uit naar het

verdere verloop van die tweede fase. Hopelijk kunnen wij binnenkort genieten van een station die naam waardig.

Ik wil u alleszins bedanken voor uw inspanningen ter zake want ik besef zeer goed dat ik u daar in de vorige legislatuur haast mee gestalkt heb. Wij krijgen nu echter enig resultaat en dat is toch de bedoeling.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De daling van het goederenvervoer via het spoor" (55000079C)

10 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer" (55000079C)

10.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was een tijdje geleden heel verbaasd, toen ik in *De Tijd* van 12 juli 2019, toch niet de eerste de beste krant, las dat het goederenvervoer per spoor in België in 2018 zou zijn gedaald. Ik had het tegendeel verwacht. Er zijn verschillende redenen, zowel van technische als van andere aard, die ik van u hoop te vernemen. In ieder geval daalt het aantal treinkilometers in 2018 met 3,5 % tot 13,2 miljoen kilometer.

Welke oorzaken liggen aan de basis van de daling van het aantal treinkilometers? Welke evolutie kende, breder bekeken, het vervoer in brutotonnage de voorbije jaren? Ik vroeg de cijfers van 2015 tot 2018, dus de voorbije jaren. Springt een bepaalde regio of lijn er opvallend uit qua daling? Ten slotte, komt de beoogde verhoging van het goederenvervoer per spoor van 10 % naar 15 % tegen 2030 in het gedrang of zal ze nog tijdig kunnen worden gerealiseerd?

10.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, het aantal treinkilometers is voor 2018 effectief met ongeveer 3 % gedaald. De daling kan volgens Infrabel deels worden verklaard door de opgelegde beperkingen bij het gebruik van bepaalde sporen ten gevolge van onderhoudswerkzaamheden maar ook door de inspanningen van goederenoperators om efficiënter te rijden.

De daling van het aantal treinkilometers moet inderdaad samen met de stijging van de nettovervoertonnage bekeken worden. Deze laatste steeg voor het Belgische goederenvervoer per spoor van 60.407.444 ton in 2017 naar 62.713.750 ton in 2018, een stijging met 3,8 %. Dat betekent een stijgend volume met minder treinen. Men kan dus niet spreken over een daling van het goederenvervoer per spoor.

Met betrekking tot uw vragen over de brutovervoertonnage en de lijnen die een daling kenden, bezorg ik u een tabel.

De verschuiving van het vrachtvervoer van de weg naar het spoor is een belangrijk element om de verkeerscongestie te helpen verminderen en de milieudoelstellingen te bereiken die België nastreeft. Het aandeel van het goederenvervoer per spoor in België is gedaald van 15,3 % in 2008, dat is vóór de financiële crisis, naar 12,1 % in 2017. Het modaal aandeel blijft daarmee onder het Europees gemiddelde van iets meer dan 17 %, volgens cijfers van Eurostat uit 2017. Het Belgian Rail Freight Forum heeft zich tot doel gesteld om tegen 2030 een modaal aandeel van 16 % te behalen. In de vorige legislatuur werden verschillende maatregelen genomen om het goederenvervoer per spoor te stimuleren.

In het kader van het meerjareninvesteringsplan en de strategische meerjareninvesteringsplannen zijn middelen vastgelegd om de bereikbaarheid van de zeehavens per spoor te verbeteren en om de spoorwegcorridors voor goederen aan te passen aan de Europese 750 meternorm.

In uitvoering van de wet van 5 mei 2017 inzake de steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer, zal in de periode 2017-2020 jaarlijks meer dan 13 miljoen euro aan subsidies toegekend worden om beide vormen van duurzaam spoorvervoer te stimuleren.

Infrabel werkt op dit moment ook aan de verbetering van het trein- en middelenbeheer, wat tot een verhoging van de beschikbare capaciteit voor goederenvervoer zou moeten leiden.

Volgens Infrabel is een toename van het verkeer zeker haalbaar, maar het is moeilijk nu reeds concrete inschattingen te maken vermits die afhangen van de gebruikte routes en de vervoersplannen van de

bestaande klanten, en van hun eventuele wensen.

Het is aan de volgende regering de doelstellingen voor de komende jaren te bepalen, alsook de modaliteiten en de prioriteiten om deze te behalen.

10.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik heb intussen de tabel met de cijfers gekregen, waarvoor dank.

Ik heb u horen zeggen dat men efficiënter zal rijden. Ik maak daar toch een kleine bedenking bij, inpiikkend op wat collega Raskin daarnet gezegd heeft. Ik wil erop aandringen dat men zeker werk maakt van het reactiveren van de IJzeren Rijnroute. Nu rijdt men langs de Montzenroute die echter 55 kilometer langer is en hoogteverschillen heeft. Dat brengt een pak meer kosten met zich. Dat is een heel belangrijke ontsluiting.

Met twee of drie vergaderingen op jaarbasis, waarbij eerst de structuren nog moeten worden vastgelegd, en eerst het overleg met Nederland nog moet worden afgetoetst, verwacht ik niet dat er snel een trein zal rijden op de IJzeren Rijnroute. Ik hoop dat daar maximaal op ingezet zal worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de lignes de chemin de fer en Wallonie" (55000116C)

- Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "Les déclarations d'Infrabel relatives aux possibles suppressions de lignes ferroviaires rurales" (55000219C)

- Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "La menace de suppression de certaines petites lignes ferroviaires" (55000286C)

- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les plans d'Infrabel concernant la suppression de la ligne 82" (55000290C)

- Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 94 reliant Froyennes à la frontière française" (55000660C)

11 Samengevoegde vragen van

- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van spoorlijnen in Wallonië" (55000116C)

- Vanessa Matz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verklaringen van Infrabel over mogelijke afschaffingen van landelijke treinverbindingen" (55000219C)

- Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De mogelijke afschaffing van een aantal kleinere spoorlijnen" (55000286C)

- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De plannen van Infrabel betreffende de schrapping van lijn 82" (55000290C)

- Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "Lijn 94 tussen Froyennes en de Franse grens" (55000660C)

11.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, en juillet dernier, la presse s'est fait l'écho d'un rapport d'audit commandé par Infrabel. Ce rapport a causé beaucoup d'émoi parmi les membres du Parlement, mais aussi parmi les citoyens. En effet, selon ledit rapport, à dotation inchangée – cet élément est très important – treize lignes devraient être fermées, faute de moyens pour leur entretien. Parmi ces treize lignes, douze sont situées en Wallonie.

Ce rapport n'est pas vraiment une surprise. En effet, la direction d'Infrabel, qui avait été invitée dans cette commission (à l'époque dénommée commission de l'Infrastructure) le 14 mars 2018, avait évoqué de manière non équivoque ce risque en disant : "Dès 2021, il sera indispensable de relever le niveau d'investissement consacré au maintien de capacité, sans quoi certaines lignes pourraient ne plus être exploitables."

Il se fait que les économies qui ont été réalisées sous la précédente législature, en particulier au niveau d'Infrabel, ont essentiellement affecté la Wallonie. Or, depuis 2013 et l'étude de l'École polytechnique de Lausanne, on sait que les besoins en renouvellement d'infrastructures sont principalement situés en Région wallonne.

Il faut pouvoir maintenir une offre et assurer une égalité de traitement au niveau du service public que ce soit en Wallonie, en Flandre ou à Bruxelles, d'autant plus que nous sommes aujourd'hui face à l'enjeu du réchauffement climatique.

Je note ici que les déclarations de politique des Régions donnent, à juste titre, une place importante à ce défi planétaire et sociétal. Ce n'est donc certainement pas l'heure de supprimer des lignes. Au contraire, il faut réinvestir dans ces dernières.

Bien sûr, à l'époque, d'autres articles de presse sont parus. De l'eau a coulé sous les ponts depuis. Il y a eu une petite polémique sur la fuite en interne d'où proviendrait cet élément.

Je vais parler un instant de ma région où sur les lignes 132 et 134, Infrabel est en train de consentir des travaux importants avec un ouvrage d'art sur la ligne 134 entre Mariembourg et Couvin. La ligne est entièrement refaite. Cela n'aurait évidemment aucun sens d'investir quelque 25 millions d'euros pour ensuite la fermer.

Monsieur le ministre, j'en viens à mes questions.

Ce rapport d'audit a-t-il été rendu public? Le Parlement peut-il en disposer? Confirmez-vous que les économies imposées sous la présente législature ont posé problème à la capacité des infrastructures ferroviaires en Wallonie? Partagez-vous les conclusions de ce rapport, à savoir qu'il faut absolument réinvestir dans le réseau ferré dans toutes les Régions mais en particulier en Wallonie sous l'actuelle législature?

11.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat over de afschaffing van een spoorlijn in Vlaanderen. Misschien is het voor u een troost dat niet alleen in Wallonië treinen worden afgeschaft; ook wij zullen de dupe zijn.

Mijnheer de minister, deze vraag betreft meer bepaald de sluiting van lijn 82, Aalst-Burst.

Recent nog werd er zwaar geïnvesteerd in infrastructuur met betrekking tot die lijn, maar eind juli dreigde de heer Lallemand van Infrabel, die in die periode blijkbaar heel actief was, met de sluiting ervan. Dat betekent voor ons niet alleen het terugdraaien van de klok, maar het is bovendien een voorbeeld van het immobiliseren van een belangrijke groep pendelaars uit de Aalsterse regio en het duidt op een duidelijk gebrek aan visie. Aalst is een stad die nu al kampt met een vrij omvangrijke verkeerscongestie. Lijn 82 is nu een belangrijke verbinding, vooral voor de schoolgaande jeugd. De treinen zijn immers afgestemd op de schooluren. Mocht men in plaats van deze lijn af te schaffen de frequentie ervan verhogen, dan zou dat niet alleen interessant zijn voor de schoolgaande jeugd maar zou het ook een aanzienlijke meerwaarde betekenen voor pendelaars die winkelen in de Aalsterse binnenstad of voor werknemers in Aalst of in de industriezone van Erpe-Mere.

De eventuele sluiting lijkt mij de wereld op zijn kop, aangezien de infrastructuur voorhanden is en er op dat vlak al zwaar werd geïnvesteerd. In deze tijden, getekend door klimaatdoelstellingen, zouden wij nochtans de omgekeerde beweging moeten maken en de treinverbinding op deze lijn net moeten optimaliseren.

Mijnheer de minister, hebt u al contact gehad met de heer Lallemand over de toekomst van lijn 82, die met haar tien kilometer trouwens de kortste lijn van het land is? Zo nee, bent u van plan om hierover in de nabije toekomst van gedachten te wisselen met de heer Lallemand?

11.03 Ludivine Dedonder (PS): Monsieur le ministre, une note d'Infrabel prédisant la disparition de 13 lignes de trafic – dont 12 en Wallonie – a filtré dans la presse. La raison de ces suppressions serait un manque cruel de moyens qui empêche Infrabel d'investir dans l'entretien des voies ferrées, des caténaires et des installations de signalisation de ces lignes. Une des lignes menacées de fermeture est la ligne 94 reliant l'arrêt de Froyennes à la frontière française.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner plus d'information sur l'état des discussions avec Infrabel suite à ce rapport alarmant? Où en est-on précisément dans ce dossier? L'arrêt de Froyennes est-il bien menacé de fermeture? Pouvez-vous me préciser le nombre de navetteurs qui ont utilisé cette ligne 94 par jour en 2018 et au cours du premier semestre 2019?

11.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, Infrabel a fait réaliser par des experts suisses une étude d'évaluation de l'état du réseau, comme elle l'avait déjà fait il y a une dizaine d'années – avec les mêmes commentaires à l'époque. Ce document technique est destiné à éclairer les choix susceptibles d'être posés pour le futur. Je ne dispose pas de ce rapport, contrairement aux administrateurs.

Ik zou een en ander willen rechtzetten over wat in de pers is verschenen over die evaluatie.

La SNCB et Infrabel ont reçu, ces cinq dernières années, 13,7 milliards d'euros de dotation publique. En 2017, souvenez-vous, j'ai proposé au gouvernement fédéral d'y ajouter encore 1 milliard d'euros, à savoir le milliard dit "vertueux" visant la réalisation de projets stratégiques partout dans le pays. Avec ce milliard supplémentaire, des dizaines de chantiers et projets prioritaires dans le domaine ferroviaire se réalisent et des études ont été entamées.

À travers la loi votée au Parlement fédéral à l'unanimité et qui vise à pérenniser le financement de ce milliard, j'ai veillé au maintien de l'intégrité de l'ensemble du réseau ferroviaire.

Zo wordt er in artikel 3 van deze wet duidelijk gezorgd voor het behoud van de uitbating en de stand van het spoorweginet tot minstens 2031.

L'article indique que les parties s'engagent à assurer le maintien de l'ensemble du réseau en particulier pour les lignes à faible densité de population, sans qu'aucun kilomètre de ligne ferrée nécessaire au trafic ne soit supprimé.

Le législateur a donc souhaité être clair sur ce point: une fermeture des lignes n'est légalement pas possible, et ce au moins jusqu'en 2031.

Actuellement, le gouvernement fédéral est en affaires courantes et il est donc dans l'impossibilité de s'engager budgétairement dans de nouveaux projets ferroviaires. Il serait ainsi imprudent de s'exprimer sur la période s'étendant après 2031.

Zelf heb ik echter al meermaals de wens uitgedrukt dat de komende regering een bedrag van 1 miljard zou vrijmaken met het oog op de verduurzaming en de uitbreiding van het spoorweginet op langere termijn.

Je ne doute pas que les partenaires du futur gouvernement aient, tout comme moi, entendu l'appel de l'électeur, favorable à une mobilité durable et à un investissement adéquat dans les transports en commun.

Quant aux données relatives à la ligne 94, vous les trouverez à la rubrique "comptage" du site de la SNCB.

11.05 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je note que ce rapport n'est à la disposition ni du gouvernement ni du Parlement. Or, dans votre dernière note de politique générale, vous indiquiez: "Infrabel livrera un inventaire du réseau à la fin 2019." Il serait donc intéressant de prendre connaissance de ce rapport.

Pendant l'ordre des travaux, avant votre arrivée, monsieur le ministre, nous avons exprimé l'intention de rencontrer les CEO d'Infrabel et de la SNCB. À cette occasion, nous pourrions discuter de thématiques telles que celle qui nous occupe en ce moment.

S'agissant de l'impact des économies décidées, Infrabel avait tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises, en rappelant qu'une économie de deux milliards entraînerait un manque d'argent pour entretenir les lignes. C'est pourquoi des investissements me semblent nécessaires dans ce secteur. De plus, cela concorde parfaitement avec les efforts en termes de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique.

Bref, je crois que chacun ici présente votre conclusion: il faut investir et réinvestir dans le secteur ferroviaire.

11.06 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, ik volg uw conclusie grotendeels. Dit is een bezorgdheid die wij inderdaad delen.

Mijnheer de minister, het kan niet de bedoeling zijn om spoorlijnen te sluiten. Het zou goed zijn om de betrokken overheidsbedrijven, Infrabel en de NMBS, zo nodig wakker te schudden en zo snel mogelijk rond de tafel te krijgen voor een ernstig gesprek.

11.07 **Ludivine Dedonder** (PS): Monsieur le président, je partage vos propos.

Comme nous tous ici, j'insiste sur l'importance sociale, écologique et économique du transport par voie ferrée, et en particulier sur le plan transfrontalier.

La ville de Tournai est un pilier de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai et devrait de ce fait bénéficier d'une liaison ferroviaire de qualité, performante et cadencée, en particulier vers Lille, qui est l'autre ville pilier de l'Eurométropole, du côté français.

Nous sommes en phase avec vous, si nous arrivons à trouver des moyens supplémentaires. Au lieu de déforcer l'offre ferroviaire, nous trouvons au contraire qu'il serait nécessaire d'envisager de nouveaux projets de développement, tels que la réouverture de la gare de Blandain, qui est située près du zoning économique de Tournai-Ouest.

La gare de Tournai est la 27^e gare la plus utilisée des gares belges, avec 6 455 navetteurs par jour. J'estime qu'elle doit être correctement desservie et facile d'accès pour les nombreux étudiants qui viennent de France étudier à Saint-Luc Tournai. Ce serait une aberration qu'ils se retrouvent sur la route plutôt qu'en mobilité douce.

Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 **Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures d'adaptation du réseau de chemin de fer à l'urgence climatique" (55000118C)**

12 **Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen ter aanpassing van het spoorwegnet in het licht van de klimaaturgentie" (55000118C)**

12.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question a été déposée cet été. Depuis lors, les conditions météorologiques ont un peu changé mais il me semble important de revenir sur les événements qui ont eu lieu pendant la canicule.

Le mois de juillet a été marqué par des températures extrêmes jamais enregistrées en Belgique qui ont engendré de fortes perturbations sur le réseau ferroviaire belge et la suppression de dix-neuf trains de pointe. En cause, les rails et les caténaires qui se dilatent, rendant la circulation des trains difficile voire impossible.

Comme on le sait, les événements liés aux changements climatiques seront de plus en plus fréquents dans les mois et années à venir. Comment la société Infrabel compte-t-elle dès lors anticiper ces épisodes caniculaires répétés? Avez-vous déjà réalisé des études sur la manière dont procèdent les pays voisins qui sont habitués à des températures de cet ordre-là?

12.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, madame Schlitz, le Plan fédéral d'Adaptation aux changements climatiques 2016-2018 comprend deux mesures pour l'infrastructure ferroviaire: d'une part, cartographier les vulnérabilités du réseau ferroviaire et, d'autre part, prendre en compte les effets attendus du changement climatique dans la planification à long terme des chemins de fer.

À la suite de ces mesures, Infrabel a analysé les éléments critiques, à savoir le dimensionnement du drainage en cas de fortes précipitations. Nous avons, en effet, eu plusieurs cas de rails emportés lors de fortes pluies, notamment dans les zones sensibles aux coulées de boue. Infrabel ajustera les directives internes relatives au drainage pour les travaux de rénovation et les nouvelles infrastructures dans le cadre d'un ensemble plus large de directives techniques pour l'hydraulique. En outre, Infrabel prend des mesures préventives contre la chute d'arbres sur le domaine ferroviaire ayant un impact sur le trafic ferroviaire.

Infrabel participe régulièrement à des sessions d'information sur le réchauffement climatique et consulte

également les parties prenantes pour déterminer les actions à adopter.

En ce qui concerne les rails, la technique des longs rails soudés est généralisée sur le réseau ferroviaire belge, comme sur les réseaux voisins de pays parfois beaucoup plus chauds. Je pense à l'Espagne et à l'Italie.

Cette technique fait l'objet d'une fiche officielle établie par l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Un groupe de travail en vue de mettre à jour ce document est en cours. Infrabel y participe activement. Étant donné que les autres membres de l'UIC sont également impactés par la survenance de chaleurs exceptionnelles, le partage des expériences au sein de ce groupe de travail nous permettra d'identifier les adaptations les plus appropriées qui devront être apportées lors de la pose et la maintenance de la voie, en vue de garantir sa stabilité par fortes chaleurs.

En ce qui concerne les caténaires, Infrabel dresse l'inventaire des cas les plus exposés aux effets de dilatation. Ensuite, à l'instar des actions entreprises pour les réseaux ferroviaires des pays voisins, pour chaque cas, la caténaire sera équipée avec des isolateurs ou des gaines isolantes spécifiques. Que ce soit pour les caténaires ou pour les voies, Infrabel utilise les mêmes matériaux que ceux utilisés par les réseaux voisins.

J'ouvre une parenthèse. J'ai vu que, dans un autre pays, ils avaient testé cet été des rails peints en blanc afin de réduire l'absorption des rayons lumineux. Je pense que c'était en Allemagne. Nous n'avons pas les conclusions de ce test. Je suppose que l'UIC les recevra.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, élargies à d'autres événements liés au changement climatique.

Je suis rassurée de savoir qu'une réflexion est déjà en cours. Il faut à présent prendre la mesure de l'urgence. Nous ne sommes pas en train de parler d'un plan étalé sur dix ans, mais de mesures à mettre en place dès demain afin que, l'été prochain, le nombre des perturbations sur le rail diminue. Il est essentiel d'avoir bien conscience de l'urgence à laquelle nous faisons face.

Par ailleurs, je me demande aussi quels sont les budgets réservés à ces mesures car celles-ci coûteront, forcément. Je vous poserai d'autres questions à l'avenir.

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

De **voorzitter**: Collega's, de vragen nrs. 55000138C en 55000139C van mevrouw Van Hoof zijn omgezet in schriftelijke vragen.

13 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Eigenbilzen" (55000156C)

13 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire à Eigenbilzen" (55000156C)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in *Het Belang van Limburg* werd er begin augustus bericht over de lamentabele toestand waarin een oude spoorwegbrug in Eigenbilzen zich bevindt. Bij een inspectie heeft spoorwegbeheerder Infrabel ernstige tekortkomingen op het vlak van de stabiliteit vastgesteld. Om veiligheidsredenen werd dan ook besloten om de brug af te sluiten voor alle gemotoriseerd verkeer.

Hoe regelmatig werd die spoorbrug geïnspecteerd? Hoeveel tijd zat er tussen de voorlaatste en de laatste inspectie waarbij de tekortkomingen werden vastgesteld? Wat was het resultaat van de voorlaatste inspectie van de brug? Vertoonde ze toen reeds tekortkomingen? Zo ja, leidden die vaststellingen toen ook al tot concrete maatregelen? Heeft Infrabel in het verleden al meldingen ontvangen over de slechte toestand van die spoorwegbrug?

Het verkeer wordt momenteel omgeleid via een andere spoorwegbrug, enkele honderden meters verderop. Hoe is de toestand van die brug? Wanneer werd die nog geïnspecteerd?

Volgens het krantenbericht zou de brug niet hersteld worden, omdat ze deel uitmaakt van het traject van de sneltram in het Spartacusproject en dus op termijn afgebroken en vervangen zou worden. Kunt u dat bevestigen? Wat betekent het voor de brug, indien de sneltram er alsnog niet zou komen? Wordt ze dan nog steeds niet vervangen?

Tot slot, lijkt het u geen goed idee om de brug in elk geval te vervangen om een vlotte mobiliteit in de buurt te garanderen?

13.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Raskin, veiligheid is de hoogste prioriteit van Infrabel op elk gebied van infrastructuurbeheer.

De voorlaatste inspectie van de spoorwegbrug werd uitgevoerd op 14 oktober 2014. De laatste inspectie werd uitgevoerd op 6 augustus 2019. De periodiciteit van de inspecties van spoorwegbruggen op buiten dienst gestelde lijnen is zes jaar.

Tijdens de laatste inspectie werd roestvorming vastgesteld doch zonder onmiddellijk gevaar voor de stabiliteit van de brug. Op basis van de conclusies van de inspectie in 2014 en gelet op het Spartacusproject moesten er geen concrete maatregelen worden genomen. Infrabel heeft in het verleden geen meldingen ontvangen over de toestand van de brug.

De laatste inspectie van de andere spoorwegbrug werd eveneens uitgevoerd op 6 augustus 2019. De evaluatie van die inspectie loopt momenteel.

De oude spoorwegbrug in Eigenbilzen kan niet meer worden hersteld en moet dus worden afgebroken. Indien nodig zal de brug in het kader van het Spartacusproject moeten worden herbouwd.

13.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, het antwoord was heel duidelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 **Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence de la reprise des travaux du RER" (55000164C)**

14 **Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilité) over "De gevolgen van de hervatting van de GEN-werkzaamheden" (55000164C)**

14.01 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, la reprise des travaux d'infrastructure du RER entre Bruxelles et Nivelles a été entamée en février de cette année et ce, jusqu'en 2025. Cette annonce est une excellente nouvelle pour les navetteurs utilisant déjà la ligne 124 mais aussi pour tous ceux qui attendent le RER pour délaissier leur voiture et ainsi participer au nécessaire désengorgement de Bruxelles.

Dans le cadre de ces travaux, Infrabel a demandé à la SNCB de modifier l'horaire des trains pour certaines communes. C'est ainsi que les deux derniers trains S1 de la ligne Anvers-Central – Bruxelles-Midi – Charleroi-Sud sont désormais détournés les jours ouvrables et ne s'arrêtent plus à Forest-Est, Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet, Linkebeek, Holleken, Rhode-Saint-Genèse, De Hoek, Waterloo, Braine-l'Alleud, Lillois, Nivelles et Obaix-Buzet.

Il en ressort que du lundi au vendredi, le dernier train part de la gare de Bruxelles-Central vers ces gares à 22 h 14, et non plus à 00 h 24. Cette limitation durerait jusqu'en 2023. Cela signifie que pendant toutes ces années, les habitants de ces communes, dont la mienne, Rhode-Saint-Genèse, ne pourront plus utiliser le train pour rentrer chez eux après avoir profité de la vie sociale et culturelle de Bruxelles en soirée. Ils devront ainsi soit renoncer à ces sorties, soit se diriger vers des modes de transport plus coûteux mais aussi moins écologiques.

Le 5 février, le conseil communal de Rhode-Saint-Genèse vous a adressé, à vous comme à la direction d'Infrabel et de la SNCB, une motion vous demandant d'organiser une réunion de travail avec les communes concernées afin de discuter de la planification des travaux prévus.

Monsieur le ministre, quelles sont les réunions qui ont eu lieu ou qui sont prévues afin d'assurer un suivi

correct de cette motion? Quels en seront l'ordre du jour et les acteurs autour de la table (opérateurs de transport, communes, etc.)?

Êtes-vous en mesure de garantir que l'ajustement de l'horaire ne s'applique qu'aux périodes pendant lesquelles la ligne sera effectivement en travaux? Compte tenu de l'état actuel du dossier, des permis, des recours pendants et des travaux en cours, jusqu'à quand pensez-vous que cet horaire ajusté sera maintenu?

Enfin, quelles sont les alternatives sur lesquelles planchent la SNCB et les autres opérateurs de transport pour les navetteurs privés de train en soirée? La piste d'un bus entre Bruxelles et Nivelles a d'ores et déjà été écartée par la SNCB.

14.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, Infrabel m'informe que fin janvier 2019, a été organisée, dans la commune de Rhode-Saint-Genèse avec la province du Brabant flamand, une foire aux questions dans le cadre de la relance des travaux RER sur la ligne de chemin de fer Bruxelles-Nivelles se trouvant sur le territoire flamand.

Les travaux indispensables au développement du RER ont effectivement un impact sur l'offre de trains. À Rhode-Saint-Genèse, désormais, le dernier train en provenance de Bruxelles vers Rhode-Saint-Genèse quitte Bruxelles à 22 h 14. Cette adaptation est prévue jusqu'en 2023. Certains chantiers ne peuvent en effet être exécutés que lorsqu'aucun train ne circule. Pour limiter tant que possible un éventuel impact négatif sur le trafic ferroviaire ordinaire et afin de garantir la sécurité du personnel qui travaille, ces travaux sont planifiés le week-end ou la nuit entre 23 h et 5 h du matin lorsque le trafic est totalement interrompu.

Pour rendre cela possible, compte tenu de l'amplitude de la plage horaire de la desserte des trains sur la ligne 124, il a fallu supprimer les trains 1994 et 1995 – c'est-à-dire ceux qui partaient à 23 h 24 et à 0 h 24 de Bruxelles-Midi à destination de Nivelles. La SNCB a exploré la piste des bus, mais un tel trajet entre Bruxelles-Midi et Rhode-Saint-Genèse dure 51 minutes contre 14 minutes en train. Les voyageurs du train 1994 peuvent opter pour les TEC de la ligne W, dont le dernier départ à Bruxelles-Midi a lieu à 23 h 13 pour atteindre Rhode-Saint-Genèse à 23 h 40.

Par ailleurs, il est curieux de constater qu'aucun des opérateurs de transport en commun dont les véhicules présentent une faible capacité d'accueil n'ait choisi d'offrir des relations entre Rhode-Saint-Genèse et Bruxelles après 23 h 15, alors que cela est attendu d'une entreprise ferroviaire dont les véhicules peuvent accueillir plusieurs centaines de personnes.

14.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

J'entends que d'autres sociétés de transport auraient dû participer à la recherche de solutions de rechange au bénéfice des navetteurs tardifs. De mon côté, j'irai me renseigner pour savoir quelles initiatives les opérateurs ont prises, tant en Région bruxelloise qu'en Flandre – vu la situation particulière de Rhode-Saint-Genèse.

Tout en vous remerciant, j'insiste franchement sur la nécessité d'informer les riverains de la modification des horaires. Dans des communes voisines de la mienne, comme Waterloo, les habitants se plaignent en effet autant des travaux que du manque d'information à ce sujet.

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

15 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vernieuwing van het station van Ninove" (55000167C)

15 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La rénovation de la gare de Ninove" (55000167C)

15.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de stationsomgeving van Ninove is al enkele jaren aan vernieuwing toe. Het monumentale station van architect De Cluysenaer is jammer genoeg gesloopt in 1977, één dag voor het beschermd zou worden als monument. Het gebouw dat in 1978 opgetrokken werd, heeft ondertussen ook al zijn beste tijd gehad. In 2001 kondigde de NMBS plannen aan voor de bouw van een volledig nieuw station, met geplande start van de werken in 2016. De nieuwe lokale bestuursploeg gaf

onlangs te kennen dat de heraanleg van het stationsplein en de vernieuwing van de onthaalinfrastructuur voor haar een beleidsprioriteit zijn.

Ten eerste, wat zijn de plannen van de NMBS ten aanzien van de bouw van het nieuwe station in Ninove? Wat is de status van het project? Vanaf wanneer wordt in de realisatie voorzien?

Ten tweede, wanneer vond het laatste overleg plaats tussen de NMBS en het Ninoofse stadsbestuur? Is er overleg geweest over de onthaalinfrastructuur sinds oktober 2018 of sinds de vernieuwing van de bestuursploeg?

Ten derde, is de NMBS bereid mee te investeren in de heraanleg van de stationsomgeving, de onthaalinfrastructuur en het stationsplein in het bijzonder?

15.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS en de stad Ninove hebben geregeld overlegd over de stationsomgeving in Ninove. De focus ligt momenteel op het parkeerbeleid en de heraanleg van het stationsplein. Op de vergadering die de NMBS en de stad in september hebben gehad, werd overeengekomen dat de stationsparking zo goed mogelijk moet worden ingeplant in de stationsomgeving. De parking P2 blijft de beste optie.

De NMBS wil de streefdatum van najaar 2020 behouden, om deze tegen dan betalend te maken. De stad en de NMBS bekijken ook de mogelijkheid om een deel van de P2-parking in te richten als buurtparking voor de omwonenden.

De NMBS heeft op korte termijn geen plannen voor het vernieuwen van het stationsgebouw, maar plant wel onderhouds- en herstellingswerkzaamheden. De perroninfrastructuur daarentegen is wel te vernieuwen. Voor de middellange termijn wenst de NMBS samen met de stad en Infrabel een gezamenlijke visie te ontwikkelen inzake de stationsomgeving, het plein, het eventueel afschaffen van de overweg en de verdere modernisering van de stationsinfrastructuur.

15.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het betalend maken van een parking is een beslissing met een grote impact op de mobiliteit in het algemeen en zeker voor een middelgrote stad als Ninove. Ik hoop dan ook dat er aan die eventuele beslissing grondig overleg met het lokaal bestuur voorafgaat.

Voor de vernieuwing van het stationsgebouw zelf verneem ik van u dat er voorlopig geen plannen zijn. Uw voorganger, minister Galant, heeft er bij haar aantreden voor gekozen om te snoeien in de megaprojecten van stationsvernieuwing. De megalomane projecten werden er, naar mijn mening terecht, tussenuit gehaald. Wij moeten er echter op letten dat aftandse stations wel vernieuwd worden. Het stationsgebouw in kwestie is straks een halve eeuw oud. Kwalitatieve onthaalinfrastructuur is ook in middelgrote steden en gemeenten van bijzonder belang voor het aanbod van modern treinverkeer.

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

16 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De intrede van private spoorondernemingen voor personenvervoer" (55000195C)**

16 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'arrivée d'entreprises ferroviaires privées pour le transport de personnes" (55000195C)**

16.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de FOD Mobiliteit bevestigde recent dat FlixTrain een aanvraag heeft ingediend om vanaf 2021 via *open access* de markt voor het personenvervoer per spoor te betreden. Voor de eerste keer sinds 1958 zullen private spoorwegondernemingen passagiers vervoeren op ons nationale netwerk. Dat vraagt enkele praktische ingrepen. Volgens de Europese richtlijn is er bijvoorbeeld nood aan gemeenschappelijke informatie- en ticketsystemen. Alle spoorwegondernemingen moeten ook bepaalde gegevens ter beschikking stellen voor het ontwikkelen van apps en dergelijke meer. De Spoorcodex schrijft voor dat er in een minimumtoegangspakket voorzien moet worden, met onder meer toegang tot passagiersstations, rangeerstations, vormingsstations, onderhoudsvoorzieningen. Daarnaast kunnen ondernemingen nog aanvullende of ondersteunende diensten aanvragen.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Op welke manier zullen Infrabel en de NMBS met FlixTrain samenwerken met het oog op de oprichting van gemeenschappelijke informatie- en ticketssystemen?

Welke fysieke aanpassingen zullen gebeuren in de passagiersstations gelegen langs het traject van de aanvraag, met name de stations van Brussel-Centraal, Brussel-Zuid en Bergen? Zal FlixTrain daar eigen loketten en personeelsruimten kunnen inrichten? Zal FlixTrain eigen marketingmateriaal en verkoopautomaten kunnen installeren? In welke overige ingrepen worden voorzien?

Hoe wordt de niet-discriminatoire toegang van FlixTrain tot het netwerk en de stations gegarandeerd, zoals wettelijk vereist? Kunnen de directie Stations of de onderafdelingen worden beschouwd als onafhankelijke exploitanten van dienstvoorzieningen, in de zin van artikel 9, § 3, van de Spoorcodex? Zijn bijkomende structuurhervormingen nodig?

Heeft FlixTrain een aanvraag ingediend tot het benutten van aanvullende of ondersteunende diensten zoals omschreven door de Spoorcodex? Zo ja, welke?

Is het toezichthoudende orgaan gestart met een onderzoek naar de impact van de aanvraag op het economisch evenwicht van het contract van openbare dienst of is dat, gezien de context, niet nodig? Als zo'n onderzoek is opgestart, tegen welke datum moet het toezichthoudende orgaan dan een eventuele marktverstoring melden?

16.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, volgens de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft FlixTrain op 20 juni 2019 zijn voornemen kenbaar gemaakt om met ingang van 1 januari 2021 een reizigersvervoersdienst per spoor aan te bieden. Die informatie werd ook gecommuniceerd aan de NMBS en Infrabel.

Op basis van het aanmeldingsformulier blijkt dat FlixTrain niet voornemens is op te treden als spoorwegonderneming, maar als een erkende kandidaat, door een beroep te doen op een spoorwegonderneming om de beoogde vervoersdienst te verlenen.

Zoals elke spoorwegonderneming heeft FlixTrain, in toepassing van artikel 9 van de Spoorcodex, de mogelijkheid om bij de autonome afdeling Rail Related Services een aanvraag in te dienen om een oppervlakte in het station toegekend te krijgen voor een ticketautomaat of een loket en om toegang te krijgen tot andere diensten die worden aangeboden, zoals de opname van haar dienstregeling in de gele dienstregelingsaffiches, de mogelijkheid tot het afficheren van werfinfo, assistentie aan minder mobiele reizigers, de aankondigingen van reizigersinformatie via de luidsprekers en via elektronische schermen in het station en/of op de perrons. Op grond van die bepaling moet de NMBS aan alle spoorwegondernemingen die daarom verzoeken op niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de betrokken infrastructuur. Dat betekent echter niet dat de toegang automatisch moet worden verleend. Bij een aanvraag voor toegang tot automaten kan de NMBS bijvoorbeeld de toegang weigeren als de aanvragers onder redelijke voorwaarden hun eigen automaat kunnen installeren. De voorwaarden inzake de toegang tot de stations worden beschreven in het referentiedocument "Toegang tot de reizigersstations", dat gepubliceerd is op de website van de NMBS.

Rail Related Services vormen een gereguleerd aanbod van bestaande diensten. Het is aan elke aanvrager-spoorwegonderneming om zelf te bepalen op welke RRS-diensten hij een beroep zal doen. FlixTrain heeft tot dusver enkel zijn voornemen kenbaar gemaakt om vanaf 1 januari 2021 een reizigersvervoerdienst per spoor aan te bieden.

De autonome afdeling Rail Related Services heeft een discretieplicht. De vertrouwelijkheid van de informatie is ook opgelegd door de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven van Brussel-Nationaal. Alleen FlixTrain kan daarover communiceren.

Overeenkomstig artikel 62 van de Spoorcodex kon tot 19 juli 2019 aan de dienst Regulering worden gevraagd om een controle uit te voeren naar het economische evenwicht. Er is evenwel geen verzoek in die zin ingediend.

16.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik blijf een beetje op mijn

honger zitten.

Ik begrijp dat een hele procedure in gang moet worden gezet en dat dit de nodige tijd vraagt. De intrede van een private speler op ons spoornetwerk is echter een grote stap waar toch heel wat bij komt kijken. Ik hoop dan ook dat dit correct kan verlopen. Gelet op de procedures en de elementen waarop FlixTrain aanspraak kan maken, moeten wij een eerlijke concurrentiële toegang kunnen garanderen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000220C van mevrouw Vanessa Matz wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Questions jointes de

- **Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité)** sur "La recrudescence depuis plusieurs mois des vols de câbles" (55000221C)

- **Michel De Maegd à François Bellot (Mobilité)** sur "La lutte contre le vol de câbles" (55000328C)

- **Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité)** sur "Les vols de câbles" (55000337C)

17 Samengevoegde vragen van

- **Vanessa Matz aan François Bellot (Mobiliteit)** over "Het reeds enkele maanden toenemende aantal kabeldiefstallen" (55000221C)

- **Michel De Maegd aan François Bellot (Mobiliteit)** over "De strijd tegen kabeldiefstallen" (55000328C)

- **Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit)** over "De kabeldiefstallen" (55000337C)

17.01 **Michel De Maegd (MR)**: Monsieur le ministre, cet été, notre pays a une nouvelle fois fait face à une vague de vols de câbles le long des voies de chemin de fer. Cela engendre des frais importants en réparations mais surtout des retards à répétition de plus en plus inacceptables pour les voyageurs. Les agents d'Infrabel multiplient les services de nuit pour effectuer les réparations nécessaires, encore et encore.

Il y a plusieurs mois, vous annonciez en commission de l'Infrastructure que le bétonnage des voies était l'une des mesures structurelles retenues pour lutter contre ce fléau. À l'époque, 18 kilomètres avaient déjà pu être réalisés pour un montant de 7 000 euros du kilomètre.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne les vols de câbles, pouvez-vous nous indiquer le nombre total de faits relevés en 2019 et nous préciser s'il s'agit d'une recrudescence ou non par rapport à l'année précédente? Pouvez-vous également nous indiquer le nombre de trains impactés par ce phénomène? Avez-vous déjà une estimation du préjudice total que cela représente à ce jour?

Le bétonnage des câbles est-il toujours d'actualité? Dans l'affirmative, combien de kilomètres ont-ils pu être réalisés à ce jour et quel est le planning pour les mois à venir? Pouvez-vous nous confirmer le montant moyen de 7 000 euros par kilomètre?

17.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, Infrabel est effectivement à nouveau confrontée à une recrudescence de vols de câbles. On recensait déjà 137 cas au cours du premier semestre 2019 – cinq fois plus que l'an passé! – pour un coût supérieur à 2 millions d'euros. Le phénomène s'est malheureusement amplifié au cours des mois d'été, sans pouvoir être endigué.

Face à ce fléau, les équipes d'Infrabel ont travaillé d'arrache-pied jour après jour pour remettre le réseau en état et limiter l'impact des vols pour les utilisateurs du rail. En parallèle à ces opérations usantes de réparation de l'infrastructure suite aux vols, différentes solutions ont été testées par Infrabel pour endiguer le phénomène comme le placement de béton ou le remplacement du cuivre par de l'aluminium lorsque cela était possible. D'autres solutions sont également testées, mais de façon confidentielle.

Je peux confirmer le coût que vous évoquez. Le montant moyen est de 7 000 euros par kilomètre de remplacement. Je peux également vous communiquer que 32 kilomètres de caniveaux ont déjà été bétonnés aux endroits qui ont fait l'objet de vols à répétition et que l'initiative reste d'actualité.

L'usage de drones pour surveiller le réseau est à l'étude mais il reste des défis techniques et juridiques à relever, notamment en ce qui concerne l'utilisation de drones de nuit sans pilote.

17.03 **Michel De Maegd (MR)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour cet état des lieux.

Nous continuerons à être vigilants face à cette problématique. On se rend bien compte qu'une multiplication par cinq signifie que ce genre de vols risquent malheureusement encore de survenir dans les mois à venir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55000224C de Mme Kattrin Jadin et la question n° 55000318C de M. Stefaan Van Hecke sont transformées en questions écrites. La question n° 55000285C de M. Éric Thiébaut est reportée.

18 **Question de Michel De Maegd à François Bellot (Mobilité) sur "Le port du casque lors de l'utilisation d'engins individuels électriques de déplacements urbains" (55000327C)**

18 **Vraag van Michel De Maegd aan François Bellot (Mobiliteit) over "De helmdracht bij het gebruik van individuele elektrische voortbewegingstoestellen in de stad" (55000327C)**

18.01 **Michel De Maegd (MR)**: Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis plusieurs mois, les trottinettes ou autres monocycles électriques sont de plus en plus nombreux à rouler dans nos villes.

Si cela présente, bien sûr, de nombreux avantages en termes de mobilité, il ne faut pas négliger les dangers que représente ce type d'engins, notamment pour les utilisateurs. Dans de nombreux hôpitaux du pays, on constate un nombre croissant de traumatismes, notamment au niveau du crâne, liés à leur utilisation. Selon de nombreux témoignages de médecins, seule une infime partie des blessés hospitalisés portaient un casque au moment de leur accident.

L'observation est la même dans l'ensemble des pays d'Europe, ce qui a poussé plusieurs de nos voisins à ouvrir le débat sur l'obligation de porter un casque lors des déplacements avec ces modes de locomotion.

Monsieur le ministre, estimeriez-vous pertinent de légiférer dans ce sens? Quels sont les arguments qui doivent, selon vous, peser dans la balance dans un tel débat? De manière générale, quelle est votre analyse quant à l'évolution importante du nombre de deux roues ou de monoroues électriques dans nos rues? On a enregistré des évolutions législatives en la matière durant ces derniers mois, mais face à la multiplication des accidents plus ou moins graves, estimez-vous que de nouvelles décisions devraient être prises à court ou moyen terme?

18.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, les engins de déplacement motorisés dont font partie les trottinettes électriques connaissent un succès croissant bien marqué depuis la mise à disposition, dans les centres urbains, de trottinettes électriques en libre-service par plusieurs opérateurs.

Un usage plus soutenu de ces engins a pour effet d'accroître le nombre d'accidents impliquant ces modes de déplacement. Il s'agit effectivement d'un phénomène préoccupant.

Cependant, préalablement à l'adoption de mesures visant à assurer une meilleure protection aux utilisateurs de ces engins, il semble nécessaire d'analyser en détail le contexte, les causes et les conséquences des accidents afin de définir quelles sont les actions les plus pertinentes à entreprendre. À cette fin, j'attends les conclusions de plusieurs études belges portant sur ces modes de déplacement.

Tout d'abord, une étude sera réalisée par l'institut Vias, *Risky behaviour of users of personal e-transporters*, et une autre portant sur la micro-mobilité, qui sera suivie par le SPF Mobilité et Transports et le Bureau du Plan.

Une étude menée par Bruxelles Mobilité, visant à objectiver la situation des trottinettes, avec environ 1 200 utilisateurs interrogés, vient d'être publiée. Il apparaît que le port du casque est une pratique rare chez les utilisateurs de trottinettes partagées, alors que près de la moitié des utilisateurs propriétaires portent un casque.

Compte tenu de ce qui précède et du fait que la problématique a également été abordée au niveau européen et sera discutée dans le *High Level Group on Road Safety* début octobre, je suis d'avis qu'il est encore trop tôt pour se prononcer sur le port obligatoire du casque de vélo ou sur toute autre mesure visant les utilisateurs des engins de déplacement, d'autant plus que cela pourrait avoir comme effet de

sérieusement freiner, voire même de donner un coup d'arrêt au système de trottinettes en libre partage.

Il pourrait aussi être intéressant de voir s'il y a des différences au niveau des risques et des comportements entre les utilisateurs des trottinettes en libre partage et ceux qui utilisent leur propre trottinette.

J'ajouterai que rien n'empêche les utilisateurs des engins de déplacement de porter un casque ou tout autre moyen de protection de leur propre initiative. Il a d'ailleurs été rappelé, lors des campagnes d'information et de sensibilisation récentes portant sur les engins de déplacement, que le port du casque notamment est fortement conseillé.

L'établissement de statistiques sur les nouveaux engins est complètement impossible étant donné que, hormis les *speed pedelecs*, tous les autres engins sont d'une utilisation libre, sans immatriculation. Peut-être faudrait-il s'adresser aux fournisseurs. Cela dit, comme beaucoup de choses s'achètent sur internet, je pense que nombre de ces engins arrivent par la voie postale et qu'il est impossible de les recenser.

18.03 Michel De Maegd (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

On voit évidemment que tout cela est balbutiant. En effet, les études commanditées n'ont pas encore permis de se faire une idée plus précise sur la question. J'attends bien sûr avec impatience les conclusions de l'étude Vias en la matière. La sécurité des usagers est primordiale à mes yeux. Je pense qu'elle l'est aux yeux de tous. Il faudra continuer à veiller à cela dans le futur, et il conviendra peut-être de légiférer. En l'absence de législation, il faudra en tout cas communiquer; une campagne de prévention et de sensibilisation sera la bienvenue.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55000330C et n° 55000331C de Mme Sarah Schlitz sont transformées en questions écrites.

19 Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 162" (55000397C)

19 Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Lijn 162" (55000397C)

19.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, comme vous vous en doutez, je reviens sur la problématique de l'amélioration du temps de parcours sur la ligne 162 entre Luxembourg, Arlon, Jemelle et Bruxelles.

J'espérais beaucoup de la législature qui s'est achevée voici quelques mois. Il y a cinq ans, j'avais en effet participé à une rencontre avec la direction d'Infrabel qui m'avait fait un exposé sur les plans d'investissements, et j'étais très optimiste. Malheureusement, au printemps dernier, j'ai pu assister à nouveau, à Libramont, à un exposé de la direction d'Infrabel. Je me suis alors rendu compte que ce qu'ils disaient en 2019 était exactement la même chose que ce qu'ils nous avaient dit en 2014, mais avec des dates différentes. Je me suis aussi rendu compte que nous ne pouvions espérer une amélioration du temps de parcours entre Arlon et Bruxelles qu'après 2027.

Monsieur le ministre, j'ai quelques questions à vous poser.

Comment se fait-il que, lorsque j'ai quitté le Parlement fédéral en 2014, ce projet semblait proche de la concrétisation, et qu'aujourd'hui, il se voie reporté à 2027? Quelles raisons justifient-elles ce report? Des problèmes de coordination entre la SNCB et Infrabel sont-ils la cause de cet échec, qui retombe encore une fois sur les navetteurs?

Vous savez que le Grand-Duché est proche de nous. C'est bien pour cela que j'ai parlé de Luxembourg, car nos amis luxembourgeois – je dis nos amis, car ce sont les vôtres comme les miens – insistent également et attendent avec impatience l'amélioration de cette ligne 162 pour réduire le temps de parcours entre Luxembourg, Arlon et Bruxelles.

Je vous remercie pour vos réponses.

19.02 François Bellot, ministre: Monsieur Arens, vous savez tout l'intérêt que je porte à cette ligne.

Le projet de modernisation de l'axe 3 représente un trajet d'environ 175 km qui est réalisé en plusieurs phases, afin de limiter au maximum les nuisances générées par cet important chantier. Dans ce cadre, et depuis la fin de l'année 2014, il a été annoncé que l'étalement de ce projet et l'analyse du planning que j'ai demandée – planning véritable et non pas celui qui plaît aux oreilles – prévoient la fin des travaux en 2027. Mais c'est comme pour une habitation, monsieur Arens, vous n'attendez pas que la haie ait poussé, que la clôture soit posée, que tout soit terminé avant de l'habiter. D'ici là, les choses se seront déjà bien améliorées.

Il n'y aura pas de nouveau report. Il n'y a en tout cas pas de raison qu'il y ait encore des reports.

Par ailleurs, on peut noter que, depuis mai 2019, par exemple, la vitesse de référence qui était de 130 km/h a été portée à 160 km/h entre Ciney et Namur, ce qui a fait gagner environ six minutes.

L'étalement du projet et le nouveau planning des travaux qui en découle sont notamment justifiés par l'élargissement du *scope*. J'ai demandé que le 25 000 V aille jusque Namur et que l'ETCS soit placé simultanément, ce qui a engendré des difficultés. Il y a aussi eu des difficultés pour l'obtention de certains permis d'urbanisme et l'impact des coupures sur d'autres travaux, par exemple pour le RER sur la ligne 161.

Pour votre bonne information, Infrabel organise régulièrement des réunions de coordination pour maximaliser la collaboration avec les entreprises ferroviaires et spécifiquement la SNCB.

Je dois quand même vous expliquer qu'au cours de l'année 2017, le SSICF a changé les règles en matière de sécurité lors de travaux sur les voies. Auparavant, on pouvait circuler sur une voie quand on travaillait sur l'autre. Maintenant, on ne peut plus circuler sur une voie quand on travaille sur l'autre, ce qui a aussi modifié un peu la donne.

En ce qui concerne votre dernière question, je tiens à préciser que les décisions prises par le Grand-Duché de Luxembourg impactent aussi l'offre, notamment quant à la mise en œuvre de l'ETCS qu'ils ont anticipée d'un an et qui fait que les véhicules ferroviaires belges sont impactés. J'ai lu qu'il y avait une grande inquiétude également du côté français puisque le trafic va être complètement interrompu d'ici quelques mois.

Au niveau de l'offre, la SNCB et les CFL se rencontrent deux à trois fois par an dans des réunions techniques liées aux horaires mais également deux à trois fois par an, au niveau technique, pour l'organisation de la rotation du matériel roulant et des prestations des agents de conduite. De plus, il y a une réunion tous les six mois au niveau de la direction pour partager les avancées dans les différents projets qui affectent les deux entreprises.

Un groupe de travail bilatéral composé des représentants des administrations, des opérateurs ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure se réunit régulièrement, notamment pour assurer le suivi de la lettre d'intention relative au renforcement de la coopération ferroviaire entre les deux pays, l'équipement du matériel roulant de la SNCB en ETCS et l'impact sur l'offre aux voyageurs à la suite de la mise en service du système Memor II+ au Grand-Duché de Luxembourg, fin 2019.

Je voudrais aussi vous dire, monsieur Arens, que quand je suis arrivé aux responsabilités, je recevais des dates très fluctuantes. Je n'en ai plus voulu. J'ai souhaité disposer d'un planning précis. Je préfère annoncer la couleur que de dire des choses plaisantes comme annoncer une fin en 2020. Non, ce sera terminé en 2027. Le temps de parcours qui sera possible à ce moment-là sera de deux heures et deux ou trois minutes, de Bruxelles à Luxembourg alors qu'aujourd'hui, on doit être proche des trois heures.

Voilà ce que je pouvais vous dire. D'importants chantiers vont d'ailleurs commencer, prochainement Grupont et Libramont. Vous en serez le témoin.

19.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Bien entendu, je sais parfaitement que vous connaissez cette ligne à merveille et que, même avant de devenir membre du gouvernement, vous vous êtes toujours battu pour l'amélioration du temps de parcours sur celle-ci.

Je vous remercie aussi, monsieur le ministre, d'avoir exigé un véritable planning. En effet, on nous a

annoncé pendant des années une augmentation de la vitesse des trains sur cette ligne. Voici déjà trente ou quarante ans, on nous parlait du pendulaire, alors appelé "Pendolino". Nous voici presque en 2020, et il faut toujours – comme vous le dites – quasiment trois heures pour aller de Luxembourg à Bruxelles. C'est totalement inacceptable.

Je sais que le gouvernement en affaires courantes ne peut pas prendre de grandes décisions mais, dans le présent contexte d'initiatives favorables au climat, j'insiste vraiment pour que tout soit mis en œuvre en vue d'investir massivement dans les transports en commun. L'un de ceux qui, à mon sens, pollue le moins reste quand même la voie ferrée. C'est pourquoi je compte sur vous et j'espère que vous resterez en place, puisque vous connaissez fort bien le dossier. De la sorte, nous pourrions achever ce travail avec vous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- **Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "La coordination entre Infrabel et la SNCB" (55000398C)**
- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La communication défailante entre la SNCB et Infrabel" (55000526C)**
- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La communication entre la SNCB et Infrabel" (55000664C)**

20 Samengevoegde vragen van

- **Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coördinatie tussen Infrabel en de NMBS" (55000398C)**
- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gebrekkige communicatie tussen de NMBS en Infrabel" (55000526C)**
- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De communicatie tussen de NMBS en Infrabel" (55000664C)**

20.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse rapportait mi-juillet les tensions entre la SNCB et Infrabel. La première souhaite mettre davantage de trains sur certaines lignes et se dit gênée par le manque de coordination des travaux de la seconde. La SNCB souhaiterait ajouter des trains sur certains trajets mais "nous ne savons souvent que bien trop tard quels travaux sont prévus", affirme son porte-parole qui ajoute: "Infrabel ne concerte pas assez, nous sommes trop souvent mis devant le fait accompli."

L'entreprise chargée de l'infrastructure dit ne pas comprendre cette critique et estime qu'il y a assez de dialogue. "La plupart du temps, la SNCB sait six mois à un an à l'avance où nous allons effectuer des travaux, sauf lorsque nous devons intervenir de manière urgente et inattendue", y répond-on.

Avec notamment Thalys, Eurostar et un certain nombre d'opérateurs ferroviaires sur le fret, la SNCB a envoyé une lettre à Infrabel, en lui demandant la création du mécanisme de coordination prévu par la loi.

Ce qui est certain, c'est que le manque de coordination entre Infrabel et les opérateurs ferroviaires retombe directement sur les navetteurs.

Monsieur le ministre, je pense vous avoir entendu dire que vous étiez favorable à un rapprochement entre Infrabel et la SNCB. Aujourd'hui, je voudrais savoir: quels sont les faits? À qui la faute? Les opérateurs ont-ils reçu une réponse de la part d'Infrabel à leur courrier? Allez-vous intervenir pour accélérer la mise en place de l'organe de concertation prévu par la loi, ou pour le regroupement de ces deux entités?

20.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal niet herhalen wat de heer Arens heeft gezegd over het gekibbel tussen de NMBS en Infrabel, maar het is overduidelijk, zo bleek afgelopen zomer, dat het bedrijf dat verantwoordelijk is om de sporen te leggen slecht communiceert met het bedrijf dat verantwoordelijk is om de treinen te laten rijden. Dat is bijzonder jammer.

Mijnheer de minister, kunt u, gelet op de tegenstrijdige verhalen van de voorbije zomer, waarover de heer Arens het ook had, verduidelijken waar het fout gelopen is?

Welke initiatieven hebt u op korte termijn genomen om de gespannen relatie tussen de NMBS en Infrabel te ontspannen en ervoor te zorgen dat de dienstverlening voor de reiziger dit najaar een minimum aan hinder ondervindt?

Waarom moeten er twee weken gaan over de aankondiging van de hinder en het moment waarop reizigers worden geïnformeerd over welke treinen en trajecten het precies gaat?

Kunt u een overzicht geven van de verschillende structurele overlegmomenten tussen de NMBS en Infrabel? Hoe vaak komen zij samen? Wie is daarbij aanwezig? Is het mogelijk dat bepaalde cruciale werken op zo'n overleg niet worden meegedeeld, zoals de NMBS beweert? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het wettelijk voorziene coördinatieorgaan?

In een reactie op de berichtgeving, de voorbije zomer, zei u dat het mogelijk moet zijn om opnieuw te spreken over een fusie tussen de twee bedrijven. Hebt u al initiatieven genomen in die zin? Kunt u bevestigen dat een fusie tussen Infrabel en de NMBS niet in strijd zou zijn met de Europese regelgeving?

20.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van de berichtgeving over verschillende conflicten tussen Infrabel en de NMBS tijdens de zomer, maak ik mij ook zorgen over de samenwerking tussen beide spoorbedrijven.

Mijnheer de minister, om ervoor te zorgen dat de reiziger niet de dupe wordt van de conflicten tussen beide bedrijven, wil ik u de volgende vragen voorleggen.

Ten eerste, klopt de berichtgeving dat er spanning is tussen Infrabel en de NMBS over de planning van infrastructuurwerken?

Ten tweede, werd het wettelijk bepaalde coördinatieorgaan opgericht? Zo nee, waarom niet?

Ten derde, welke stappen zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat de reiziger niet de dupe wordt van het dispuut?

20.04 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, Infrabel laat mij weten dat in het kader van het capaciteitsbeheer alle passende maatregelen worden genomen om een goed verloop van de werken te verzekeren en dat er geregeld vergaderingen worden georganiseerd met de spoorwegondernemingen om samen de aanpassingen aan de treindiensten te analyseren tijdens de uitvoering van de werken.

Concreet worden de spoorwegondernemingen twee jaar vóór de uitvoering van werken met een grote impact op de capaciteit op de hoogte gebracht van de verschillende projecten en plannings, en dit tijdens halfjaarlijkse vergaderingen in mei en november. Daaruit volgen de verschillende ad-hocvergaderingen op regelmatige basis om een zo goed mogelijk evenwicht te bereiken tussen alle partijen. Infrabel wijst erop dat het soms, ondanks alle inspanningen, niet mogelijk is om de termijn van twee jaar te respecteren. De plannings van de grote vernieuwings- en moderniseringswerken op het spoornet zijn soms onderhevig aan wijzigingen door onvoorspelbare omstandigheden.

Naast werken met een grote impact op de capaciteit, zijn er ook werken waarbij de capaciteit minder in het gedrang komt. De planning ervan voor de komende zes maanden wordt maandelijks meegedeeld aan de spoorwegonderneming. Aan de getroffen spoorwegondernemingen worden alternatieven voorgesteld.

L'article 26.3 du Code ferroviaire transposant la directive 2012/34/UE prévoit qu'Infrabel doit mettre en place un mécanisme de coordination entre les candidats, le SPF Mobilité et Transports et, lorsque cela est pertinent, les autres parties prenantes de ce secteur. Cette coordination porte notamment sur les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités d'infrastructure.

À la suite du courrier des opérateurs, Infrabel m'informe qu'elle a pris contact avec chacun d'eux notamment pour leur expliquer que la mise en place de la plate-forme de coordination était déjà prévue.

En cas d'une éventuelle fusion d'activité, les exigences de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen devront être respectées.

Ik ben ervan overtuigd dat de samenwerking tussen de vervoersmaatschappij NMBS en de infrastructuurbeheerder Infrabel beter moet. Terugkeren naar de situatie van vóór 2005 lijkt mij moeilijk, gelet op de geldende Europese regels, maar tegelijk laten die Europese regels wel toe dat er structuren of platformen – ik wil mij niet uitspreken over de exacte vorm ervan – worden opgericht om die samenwerking

en dat overleg te verbeteren. Het is aan de volgende regering om hierover knopen door te hakken, maar ik heb daar wel een idee over.

20.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je suis d'accord avec vous pour dire que la collaboration entre les deux structures doit être très bonne. Je pense qu'un rapprochement – pour ne pas dire une fusion – des deux structures est la solution. Lorsque nous fonctionnions avec une structure unique, nous n'avions pas tous ces problèmes.

Vous avez mon total soutien pour organiser ce rapprochement le plus rapidement possible.

20.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Hetgeen u opsomde, heeft Infrabel ook gesteld in de krant, naar aanleiding van verschillende artikels over die coördinatieproblemen. De theorie klinkt goed, maar wij zien dat de praktijk uitwijst dat het toch niet altijd goed werkt. Een bewijs daarvan is natuurlijk ook uw herhaalde uitspraak, en die stemt mij gelukkig, dat het absoluut noodzakelijk is dat die twee aparte structuren toenadering tot mekaar zoeken.

U nam het woord fusie niet in de mond, u sprak over platformen, samenwerking en overleg. Dat is een beetje een fusie 'light'. Het is mij ook niet helemaal duidelijk wat er precies mogelijk is in het kader van de huidige EU-regelgeving. Het stemt mij wel tevreden dat u toch in die richting denkt. Ik heb er uiteraard alle begrip voor dat u in de huidige context niet het achterste van uw tong laat zien. Ik ben wel blij dat collega Arens ook in die richting denkt. Ik kan u verzekeren dat de sp.a-fractie ook denkt in de richting van een grotere toenadering tussen die twee verschillende structuren. Wie weet vinden wij mekaar daarover nog in de toekomst.

20.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat er spanning is tussen enerzijds de netbeheerder, die infrastructuur en veiligheid vooropstelt, en anderzijds de operator, die er alle belang bij heeft dat een goede dienstverlening aan de pendelaars geleverd wordt. Op zich is dat niet ongezonder, maar wij merken op dit moment wel dat het vertrouwen zoek is en dat de reizigers daarvan de dupe worden.

De fractie Ecolo-Groen vindt het ook belangrijk dat die samenwerking tussen Infrabel en NMBS bevorderd wordt. Wij denken dat communicatie daar het sleutelwoord is. Wij betreuren dan ook dat het coördinatieorgaan waarvan sprake was, niet opgericht is. Wij roepen de volgende regering dan ook op om zeker een dergelijk orgaan op te richten en om ervoor te zorgen dat daarvoor een belangrijke rol weggelegd is in de toekomstige beheersovereenkomst.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000420C van de heer Tomas Roggeman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stationsbuffet van Genk" (55000421C)
- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sanitaire voorzieningen in het station van Genk" (55000422C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van de toiletten in het station Genk" (55000529C)

21 Questions jointes de

- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le buffet de la gare de Genk" (55000421C)
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les installations sanitaires de la gare de Genk" (55000422C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture des toilettes de la gare de Genk" (55000529C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, onlangs bereikte ons de melding dat het buffet van het station van Genk gesloten is, omdat het contract met de vorige uitbater niet werd verlengd.

Sinds wanneer is het buffet gesloten? Waarom werd het contract niet verlengd? Loopt er een procedure om

de uitbating te gunnen? Zo ja, sinds wanneer? Zo neen, waarom niet? Wanneer verwacht de NMBS die procedure af te ronden? Met andere woorden, wanneer mag er een nieuwe uitbater verwacht worden? Deelt u de mening dat een centrumstad best beschikt over een station met een uitgebaat buffet?

In het station van Genk is het sinds kort ook niet langer mogelijk om gebruik te maken van de toiletten. Dat is het gevolg van klachten over vandalisme, drugsgebruik en andere ontoelaatbare praktijken. Reizigers worden momenteel als noodoplossing verwezen naar de toiletten in de bibliotheek tegenover het station.

Hoeveel op- en afstappende reizigers telt het station in Genk dagelijks op weekdays en tijdens het weekend? Hoe is dat aantal de voorbije vijf jaar geëvolueerd?

De sluiting van de toiletten is, zoals gecommuniceerd, een tijdelijke oplossing. De NMBS wil op termijn opnieuw sanitaire voorzieningen aanbieden. Over welke termijn spreken wij ter zake? Wanneer meent de NMBS de toiletten opnieuw te openen?

Het sluiten van de toiletten is een drastische oplossing. Heeft de NMBS alternatieve oplossingen overwogen? Indien ja, welke oplossingen heeft zij overwogen? Heeft de NMBS, vooraleer tot de sluiting over te gaan, de kwestie met de stad Genk en de politiediensten besproken? Indien ja, wat was daarvan het resultaat? Hoe meent de NMBS gelijkaardige problemen te vermijden, eens de nieuwe toiletten zijn geopend? Welke oplossingen overweegt zij daarvoor?

Ten slotte, deelt u de mening dat een station in een centrumstad over een behoorlijke sanitaire voorziening hoort te beschikken? Bent u bereid de NMBS aan te sporen om zo snel mogelijk een werkbare oplossing uit te werken?

21.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de heer Raskin heeft het zopas al aangehaald; wij konden in september 2019 vernemen dat het station in Genk de toiletten had gesloten na meldingen van overlast als gevolg van onder andere drugs, seks en vandalisme. Als noodoplossing werden de reizigers aangemaand naar de toiletten in de bibliotheek te gaan. De bibliotheek ligt aan de overkant van een heel drukke en niet ongevaarlijke baan.

Hoeveel meldingen van voormelde feiten heeft de NMBS in 2019 al ontvangen, waarbij effectief een interventie van de lokale politiezone CARMA nodig was? Werd over de feiten reeds overleg met de stad Genk gepleegd? Indien niet, waarom is er geen overleg gepleegd? Zal dat alsnog gebeuren? Indien wel, wat zijn de resultaten van de gesprekken?

Welk toekomstplannen heeft de NMBS met het station van Genk, in het bijzonder met betrekking tot de problematiek van de sanitaire installaties?

Zijn er gelijkaardige problemen in andere steden en stations bekend? Welke maatregelen zijn daar desgevallend genomen?

21.03 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega's, voor de NMBS kunnen winkels en andere vormen van dienstverlening in de stations, zoals een buffet, bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de trein als transportmiddel.

De NMBS is er als overheidsbedrijf toe gehouden om voor het sluiten van een nieuw concessiecontract van acht jaar de markt te bevragen en alle kandidaten op gelijke voet te behandelen. Dat was ook het geval voor het station van Genk, waar het vorige concessiecontract op 31 augustus 2019 eindigde. De NMBS heeft de selectieprocedure voor de concessie van het stationsbuffet in Genk ondertussen afgerond en laat mij weten dat op 1 november 2019 een nieuw concessiecontract start voor acht jaar.

Wat de sanitaire voorzieningen in het station van Genk betreft, laat de NMBS mij weten dat ze heel wat pistes onderzocht om vandalisme tegen te gaan. Er werd personeel ter plaatse ingezet; er werd extra toezicht gehouden; de sleutel van het sanitair was enkel te verkrijgen aan de loketten; de openingsuren werden ingeperkt; het lokaal dat toegang geeft tot het sanitair, werd aangepast; er werd toezicht georganiseerd met de hulp van het Fietspunt.

Het aantal keren dat de plaatselijke politie tussenbeide moest komen, dient u op te vragen bij mijn collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken. Helaas heeft niets afdoende geholpen en de tijdelijke sluiting was voor

de NMBS dan ook het laatste redmiddel.

De beslissing werd genomen in overleg met het lokale bestuur.

De NMBS bevestigt mij dat zij ervan overtuigd is dat een station in een stad als Genk wel degelijk sanitair moet hebben. De NMBS telde op een weekday in oktober 2018 1.214 reizigers in het station van Genk. Op zaterdag telde zij er 774 en op zondag 1.513. In vergelijking met vijf jaar geleden telde de NMBS zowat 2 % meer reizigers.

De NMBS is dan ook van mening dat hoe sneller er een oplossing wordt gevonden, in overleg met het lokale bestuur, zodat het sanitair in het station van Genk weer open kan gaan, hoe beter.

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

Mag ik uit uw antwoord concluderen dat u niet op de hoogte bent van concrete resultaten van de gesprekken tussen de NMBS en het lokale bestuur? Ik hoor dat men de bezorgdheid deelt, maar ik hoor niets over de inhoud van de gesprekken.

21.05 François Bellot, ministre: Il s'agit d'un problème général que l'on rencontre dans toutes les gares: qui doit gérer la sécurité d'accès aux toilettes?

Rappelez-vous la gare de Tournai. Ce phénomène est vraiment général. On nous interdit de placer des caméras dans la toilette, ce qui est logique, bien entendu. Mais c'est interdit aussi à l'entrée de la toilette, et c'est vraiment un problème. Les toilettes deviennent des lieux de non-respect. Parfois, comme ministre belge, je suis gêné de ce qui se passe sur nos routes, nos autoroutes et dans nos gares à ce niveau. Franchissez la frontière, et que vous soyez en Allemagne, en Hollande ou en France, vous disposerez de toilettes non gardées qui sont propres et respectées. Que faut-il faire pour que ce soit le cas en Belgique? Je n'en sais rien. Si vous avez la solution, vous devez me la donner.

21.06 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik deel uw verbouwereerdheid, zeker als men vergelijkt met de omliggende landen. Dat heeft voor een stuk met de mentaliteit te maken, die absoluut verkeerd is.

Hoe dan ook hoor ik niets over de stand van zaken van de gesprekken met het lokale bestuur. Ik neem dus aan dat u daar niet van op de hoogte bent?

21.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer Raskin, ik kan u antwoorden: er is geen oplossing, men weet het niet. Daar komt het eigenlijk op neer.

Er wordt eerst verwezen naar het overleg, dat er geweest zou zijn met het lokaal bestuur, dat, toen het over de feiten hoorde, eerst uit de lucht viel. Ik mag aannemen dat intussen overleg is gepleegd. Men komt ons hier nu doodleuk vertellen dat hoe sneller het probleem is opgelost, hoe beter. Dat lijkt mij nogal wies, maar de minister antwoordt niet concreet hoe dat moet gebeuren.

Ik hoor dat het probleem er ook in andere stations een gelijkaardig probleem bestaat. Welke maatregelen zijn daar dan genomen? Ik neem aan dat het probleem daar uiteindelijk opgelost is geraakt?

Ik blijf dus op mijn honger wat oplossingen betreft. Dat men de sleutel aan de loketten moet vragen of dat men de openingsuren beperkt, zijn in mijn ogen geen structurele oplossingen voor de reiziger die dringend naar het toilet moet. Ik hoor hier geen structurele oplossingen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55000424C de Mme Kattrin Jadin et n°s 55000425C et 55000426C de Mme Sarah Schlitz sont transformées en questions écrites. La question n° 55000474 de M. Éric Thiébaud est reportée.

22 Questions jointes de

- Ahmed Laaouej à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Koekelberg et Molenbeek" (55000512C)
- Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes posés par l'aéroport" (55000530C)

22 Samengevoegde vragen van

- **Ahmed Laaouej** aan **François Bellot (Mobiliteit)** over **"De vluchten boven Koekelberg en Molenbeek"** (55000512C)

- **Karin Jiroflée** aan **François Bellot (Mobiliteit)** over **"De luchthavenproblematiek"** (55000530C)

22.01 Ahmed Laaouej (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le samedi 14 septembre 2019, les communes de Molenbeek et de Koekelberg ont vu et, surtout, entendu passer des avions près de leurs yeux et de leurs oreilles.

Si l'on comprend que cette situation est d'abord due à des conditions météorologiques particulières, elle n'en reste pas moins insupportable vu la densité de la population et des habitations dans cette partie de Bruxelles. Au surplus, ces deux communes ont précisément pour particularité de figurer parmi les quatre les plus densément peuplées sur les 581 qui composent notre pays.

Autrement dit, le vol à basse altitude au-dessus de Koekelberg et de Molenbeek impacte un nombre disproportionné de citoyens.

Même si cela n'est pas habituel, il est impératif, monsieur le ministre, de chercher à réduire ces nuisances sonores pour le plus grand nombre.

Dès lors, permettez-moi de vous poser les questions qui suivent.

Cette situation est-elle appelée à se reproduire? Comptez-vous charger votre administration ou skeyes de trouver une alternative au survol à basse altitude de Koekelberg et de Molenbeek si des conditions météorologiques semblables devaient encore survenir?

22.02 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, tijdens de vorige legislatuur was de luchthavenproblematiek in deze commissie een veelbesproken thema. De problemen inzake geluidshinder zijn helaas niet opgelost, ook al zitten we in een volgende legislatuur. Het langverwachte rapport van het Parijse studie bureau Envisa is ondertussen wel klaar. In dat rapport wordt herhaaldelijk gezegd dat het nu de politici toekomt om knopen door te hakken.

Mijnheer de minister, u hebt dat rapport altijd afgewacht vooraleer over te gaan tot beslissingen en maatregelen. Het rapport ligt nu voor, met bevindingen én conclusies.

Wat mij specifiek – en soms letterlijk – uit mijn slaap houdt, is de onrechtvaardige verdeling van de overlast, in die zin dat de regio rond Haacht ten gevolge van de route Leuven Rechtdoor heel overdreven lasten moet dragen die voordien gespreid waren. Ik blijf erbij dat dit een vroegere onrechtvaardige maatregel is die u snel dient op te lossen. In het verleden heb ik daarop al vaker gehamerd en wij hebben daarover al vaker gediscussieerd.

Mijnheer de minister, door het aanslepen van de regeringsonderhandelingen bent u vooralsnog niet gelukt in uw opzet om die hete aardappel door te schuiven naar de volgende regering.

Daarom leg ik u eens te meer de volgende vragen voor.

Nu het rapport voorligt, welke conclusies trekt u daaruit in verband met Leuven Rechtdoor? Wat zult u doen om de problematiek in verband met Leuven Rechtdoor op te lossen? Zult u überhaupt nog enig initiatief nemen?

Ik veronderstel dat u zult verwijzen naar het feit dat de regering zich in lopende zaken bevindt, waardoor u geen nieuwe maatregelen kunt nemen. Toch had ik heel graag van u vernomen welke conclusies u uit dat rapport trekt, ook in verband met Leuven Rechtdoor.

22.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la situation vécue par les habitants des communes de Molenbeek et Koebelberg, ce 14 septembre 2019, était effectivement exceptionnelle et, cela, à plusieurs titres.

Premièrement, à cause de l'indisponibilité d'une balise de navigation BUB "Brussels VOR" pour travaux de maintenance, ce qui a obligé la mise en œuvre temporaire d'une procédure d'atterrissage de contingence,

c'est-à-dire de secours. Cette procédure est similaire à celle qui fut utilisée lors des travaux à l'aéroport de Bruxelles lors de l'été 2016 et lors des premiers travaux de maintenance pour la balise de navigation BUB à la fin de l'automne 2018.

Deuxièmement, les conditions météorologiques étaient particulièrement défavorables. À cause d'un vent d'est très soutenu, le système actuel d'utilisation des pistes (PRS) n'était pas appliqué.

Troisièmement, depuis le 16 septembre 2019, les travaux de la balise BUB sont terminés et la balise a été réactivée. L'utilisation de la procédure d'atterrissage a donc été arrêtée immédiatement et les procédures habituelles ont été reprises grâce à la disponibilité de la balise BUB.

Zo kom ik tot de vraag van mevrouw Jiroflée.

Zoals u aanhaalt, vormt het Envisarapport een uitstekende basis waarop het komende regeerakkoord zich moet baseren en zich moet inspireren om een gelijke en duurzame oplossing te implementeren, zowel voor de buurtbewoners als voor de economische, sociale en operationele actoren van de luchthaven Brussel-Nationaal.

U weet dat ik een concreet plan heb voorgelegd. Helaas is deze regering in lopende zaken en kan dit dossier niet verder worden aangepakt. De Envisastudie werpt een nieuw licht op de problematiek van de overvliegende vluchten en onderstreept de rol van het beleid en van de instellingen in de toestand die tot op vandaag geldt. Die studie sterkt mij in de gedachte dat het probleem gezamenlijk en gelijktijdig moet worden opgelost en dat de gelegenheid moet worden gegeven aan de beleidsactoren van de verschillende beleidsniveaus, maar ook aan de economische, sociale en operationele actoren en aan de burgers, om hun mening te uiten en daar samen aan te werken.

Uw vraag betreffende Leuven Rechtdoor is een legitieme vraag, maar dit geldt ook voor de vraag van vele andere regio's. Een juiste en evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast wordt pas mogelijk indien iedereen naar de anderen luistert en aanvaardt om een deel van de overlast op zich te nemen, en indien de economische en operationele actoren instemmen met de vereiste investeringen voor een geluidsvermindering en die ook uitvoeren. Overigens wordt het dossier Leuven Rechtdoor nog voor het hof van beroep behandeld. Ik kan me uiteraard daarover niet uitspreken. Ik blijf vertrouwen op de capaciteit van ons allemaal om samen deze weg af te leggen.

22.04 Ahmed Laaouej (PS): Monsieur le ministre, vous nous indiquez que c'était exceptionnel. J'en prends bonne note. Nous verrons si vos propos se confirment.

Vous n'avez pas infirmé le fait que ces deux communes étaient parmi les plus densément peuplées de Belgique. Vous avez la responsabilité de veiller à un survol équitable des zones avoisinant l'aéroport.

22.05 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, het economische aspect van de luchthaven ontgaat mij uiteraard niet. Integendeel, wij zijn ons in de regio allemaal bijzonder goed bewust van de voordelen die de nabijheid van de luchthaven heeft. Alleen moeten de inspanningen die daarvoor moeten worden geleverd netjes en rechtvaardig gespreid zijn.

U verbergt zich voor de zoveelste keer achter allerlei juridische procedures die lopende zijn. Ook daarvan zijn wij ons bewust, maar u doet dat nu al drie jaar. U verwijst opnieuw naar alle actoren. U zegt dat u op ons gezond verstand hoopt. Ik vraag mij af waarom u in de afgelopen drie jaar, in de plaats van u te verstoppen achter al die juridische procedures, niet iedereen rond de tafel hebt gebracht en hebt geprobeerd om ieders gezond verstand te laten spreken. Ik blijf erbij dat u dit dossier voor u uit blijft duwen. U houdt daarmee nu in lopende zaken blijikbaar nog niet op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het weghalen van de Desiro's van het Kempense spoorwegnet" (55000538C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De materieelinzet op de IC-verbindingen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen" (55000561C)

- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid op de verbinding Turnhout-Binche" (55000537C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De lijn Turnhout-Binche" (55000663C)
- Jan Bertels aan François Bellot (Mobilité) over "De inzet van treinmaterieel op de lijnen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen" (55000666C)

23 Questions jointes de

- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "Le retrait des Desiro du réseau ferroviaire en Campine" (55000538C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le matériel utilisé pour les liaisons IC Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers" (55000561C)
- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la liaison Turnhout-Binche" (55000537C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne Turnhout-Binche" (55000663C)
- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "L'utilisation du matériel ferroviaire sur les lignes Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers" (55000666C)

23.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat u ons, Kempenaars, ook hier in de commissie laat wachten, is treffend. Wij staan immers heel dikwijls op onze trein te wachten.

Als sinds 2014 interpelleer ik u over dit dossier. Vooral onze trein van Brussel naar Turnhout, die vanuit Binche moet komen, loopt enorm veel vertraging op. Ik heb de stipheidscijfers bij u opgevraagd en ontvangen. Voor de eerste helft van 2019 gaat het over 73 %. Bovendien werden op dat traject meer dan tweehonderd treinen afgeschaft. Kortom, de trein rijdt de helft van de tijd niet en als hij rijdt, heeft hij enorme vertraging. Ik vraag u al sinds 2014 welke oplossingen u ter zake zult uitwerken. Ik heb goed nieuws: ik ben niet meer alleen met mijn vragen; verschillende Kempense collega's werden verkozen en zetelen in het Parlement. U bent dus nog lang niet van ons verlost. Nu zijn wij veel talrijker om u blijvend lastig te vallen over deze Kempense lijn, tot het gebrek aan stiptheid eindelijk is opgelost.

Ik heb de cijfers al sinds de vorige legislatuur verzameld. In 2016 beginnen wij met een stiptheid van 70 % en 500 afgeschafte treinen. In 2017 ging het om een stiptheid van meer dan 60 % en alweer honderden afgeschafte treinen. In 2018 spreken wij van 65 % en 419 afgeschafte treinen op het traject. De cijfers voor 2019 heb ik al aangehaald.

Mijn vragen laten zich dus raden.

Wat zult u ondernemen, om het aantal afgeschafte treinen te verminderen en de stiptheid te verbeteren? Wij hebben u al concrete oplossingen aangereikt, met name het aanschakelen van de verbinding Turnhout-Brussel op een stipter traject, bijvoorbeeld Halle. Dat is een optie, waar u echter nooit op ingaat. Ik weet niet wat het bevoegd comité al jaren verricht, maar veel oplossingen komen er in elk geval niet uit de bus.

Veel beterschap komt er evenmin aan. Binnenkort krijgen wij immers de gerenoveerde MR75-stellen in onze Kempense bak geduwd. Wij waren nu net de Desiro's gewoon, die als vervangingsmateriaal op het traject werden ingezet. Zij hebben airco aan boord, wat die gerenoveerde varkensneuzen niet hebben. Dat heb ik ook al van bij het begin van het inzetten van deze treinstellen heel duidelijk aangehaald. Klopt het dat de Desiro's zullen verdwijnen? In bevestigend geval, bent u het ermee eens dat zulks een verdere achteruitgang van de stiptheid en van het aantal afgeschafte treinen zal betekenen? Waarom worden de Kempen altijd met verouderd materieel opgezaaid? Kunt u de beslissing nog ongedaan maken? Welke aanpassingen plant u precies voor het rollend materieel op de trajecten in de Kempen?

Uw voorganger had ons een klein lichtpuntje aangereikt. Hij had namelijk aangegeven dat de eerste M7-dubbeldekkers zouden worden opgeleverd en op de Kempense trajecten zouden worden ingezet. Het zou fijn zijn, mocht u daarvan een bevestiging kunnen krijgen. In dat geval zou u alvast een klein beetje van ons verlost zijn.

23.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in december wordt naar jaarlijkse gewoonte de dienstregeling aangepast. Dit jaar zijn ze veeleer beperkt, maar volgend jaar zullen er grote wijzigingen worden doorgevoerd, waardoor de materieelinzet zal wijzigen. De nieuwe M7-rijtuigen die volgend jaar zullen worden ingezet, zullen eveneens materieelaanpassingen met zich brengen.

Op de IC-verbindingen tussen Turnhout en respectievelijk Antwerpen en Binche zouden er naar verluidt

vanaf december voornamelijk motorstellen van het type AM75 worden ingezet, de zogenaamde varkensneuzen, zoals mijn collega al zei. Deze stellen verzekeren nu deze verbindingen, naast de Desiro's, de "klassiekjes" en de M4- en M6-rijtuigen. Het gaat dus om vijf verschillende materieeltypen en dat komt de eenduidigheid omtrent de verbinding niet ten goede.

In 2014 werd er door de Kempense pendelaars en de lokale besturen heftig geprotesteerd tegen een eerder plan om de varkensneuzen in te zetten op deze lijnen. De AM75's of varkensneuzen zijn tien jaar ouder dan ik, zijn de meest storingsgevoelige motorstellen op het Belgische spoorwegnet en hebben nauwelijks reizigerscomfort. Als dit zou plaatsgrijpen, gaan de Kempen er nog meer op achteruit. Daarnaast zijn deze verouderde varkensneuzen eigenlijk niet meer geschikt voor lange afstanden.

Kunt u bevestigen dat deze verouderde en storingsgevoelige varkensneuzen verhoogd zullen worden ingezet op de spoorlijnen richting de Kempen? Zal de instroom van de M7-rijtuigen een invloed hebben op de materieelinzet vanaf 2020? Bent u van mening dat de stellen van het type AM75 nog geschikt zijn voor langere IC-verbindingen?

23.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de lijn Turnhout-Binche is weinig stipt. Voor een pendelaar die elke ochtend om 06.30 uur moet opstaan om hier tijdig in Brussel te raken is dat een verschrikkelijke situatie. Tijdens een hoorzitting die plaatsvond in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven op 23 januari 2019, stelde de NMBS haar actieplan voor om de stiptheid op het spoor ernstig te verbeteren. Daar werd deze spoorverbinding terecht als pijnpunt aangehaald en als prioriteit voor de komende jaren bestempeld. Verschillende pendelaars ervoeren echter de voorbije maanden nog geen verbetering.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u.

Welke kortetermijnacties werden er de voorbije maanden alvast gevoerd om de vertragingen op de lijn Turnhout-Binche te verbeteren? Werden deze acties geëvalueerd? Welke actiepunten formuleert de NMBS om de stiptheid op de lijn Turnhout-Binche op te krikken? Op welke termijn plant zij deze ingrepen?

23.04 Jan Bertels (sp.a): Mijnheer de minister, u maakt kennis met de Kempen. Bijna alle Kempense parlementsleden zijn hier immers aanwezig, wat effectief aantoont dat deze problematiek al een hele tijd een bekommernis is voor onze regio. Het treinmaterieel dat in de Kempen wordt ingezet, is niet steeds kwalitatief het beste, om het zacht uit te drukken. Naar de stiptheid werd hier al verwezen.

Nu moeten we vernemen dat de Desirotreinstellen die momenteel ook in de Kempen rijden vanaf december vervangen zouden worden door de gerenoveerde MR75's, bij ons in de Kempen beter bekend als de varkensneuzen, niet altijd in positieve zin trouwens. De Desirostellen kunnen snel optrekken, verbruiken minder energie en hebben vaak veelvuldige stops. Ze worden nu ook ingezet op de lijnen Antwerpen-Mol en Antwerpen-Turnhout en ze doen het daar redelijk goed.

U wacht nu al meer dan een jaar op de levering van 445 nieuwe M7-treinstellen, die mogelijk ook voor de Kempense regio een verbetering van het comfort kunnen betekenen. Die M7's zullen volgens onze informatie rijden op de grote assen, waardoor er opnieuw ruimte komt om meer dubbeldeksmaterieel – de M6 – te laten rijden op onze Kempense lijnen.

Mijnheer de minister, net als de collega's heb ik een aantal simpele vragen voor u.

Klopt de bewering dat de Desirotreinstellen zullen verdwijnen?

Als de MR75's of varkensneuzen er komen, kunnen die dan hetzelfde comfort genereren? Wij zijn al bang voor de vermindering van het aantal zitplaatsen en we vrezen dat de airco, die we nu al vrijwel nooit hebben, helemaal zal verdwijnen in de Kempen.

Kunt u al iets meer zeggen over de nieuwe M7-stellen? Waar zullen die worden ingezet? Kunnen we dan op de lijn Turnhout-Binche opnieuw de M6-stellen krijgen, zodat ook daar het comfort verhoogd wordt?

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, onze collega's uit de Kempen zijn benieuwd naar uw antwoord.

23.05 Minister François Bellot: Ik weet het, mijnheer de voorzitter. Ik heb de Kempen het afgelopen jaar

ook meerdere keren bezocht.

Op de IC-verbinding Binche-Turnhout zet de NMBS momenteel vooral in de piekuren de M7- en M4-rijtuigen in. In de daluren zet men hoofdzakelijk Desiro's en vierdelige stellen in. Het is inderdaad zo dat de huidige trein die met Desiro-rijtuigen rijdt vanaf december met AM75-materieel zal rijden. Dit geldt ook voor de verbinding Turnhout-Antwerpen, waar het aantal treinen met Desiro-rijtuigen zal verminderen van 16 treinen naar 6 treinen en waarbij ook meer AM75-materieel zal worden ingezet. Dankzij de instroom van de M7 zullen er vanaf 2021 meer M7-rijtuigen op de IC-verbinding Turnhout-Binche kunnen rijden. Volgens de NMBS zijn de Desiro's eerder geschikt voor S- en L-verbindingen dan voor de lange IC-verbindingen. De vierdelige stellen worden momenteel gemoderniseerd, waardoor het comfort gelijkaardig wordt aan dat van andere types gemoderniseerde stellen, zoals Breaks, die ook op IC-verbindingen rijden. Ze zullen echter op de minder drukke IC-treinen worden ingezet.

Op basis van de conclusies van de analyses van de georganiseerde taskforces werden vanaf februari 2019 verschillende aanpassingen uitgevoerd.

Ten eerste, de dienstregeling wordt aangepast. Bijkomende minuten werden toegevoegd aan het traject Binche-La Louvière. Ten tweede, de lokale planning is gewijzigd om problemen in Vilvoorde te vermijden. Ten derde, de lokale seinrichting wordt aangepast in Tielen om meer rekening te houden met de specificiteit van de IC Turnhout-Binche. Volgens de NMBS blijken deze maatregelen doeltreffend te zijn. Andere maatregelen zijn nog in studiefase. Ik denk bijvoorbeeld aan verdere aanpassingen van de dienstregeling.

23.06 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de minister, zei u net "doeltreffend"? Ik geloof mijn eigen oren niet.

Ik heb net de stiptheidscijfers genoemd: 70 % en 200 afgeschafte treinen voor de eerste helft van dit jaar. Vorig jaar ging het over 65 % en meer dan 400 afgeschafte treinen. Ik zou zoiets absoluut niet doeltreffend durven te noemen!

Ik weet niet wat de Kempen u heeft misdaan. Wij zijn hier met vier vertegenwoordigers uit de regio die een half miljoen inwoners telt. Wij zijn door de verzadigde E34- en E313-verbindingen aangewezen op de trein. Wij hadden graag een stipte treinverbinding. Ik begrijp echt niet dat het blijkbaar zo moeilijk is om dit te realiseren.

De aanpassingen die u aanhaalt, gelden voor het bestaande traject. Wij hebben die problemen al eens aangekaart. De meeste vertragingen ontstaan op het Waalse stuk van het traject. Het enige dat kan helpen is een aansluiting op een stiptere verbinding, bijvoorbeeld vanuit Halle. Wij hebben die piste al verschillende keren voorgesteld en toch blijft u rond de hete brij fietsen. Ik begrijp dit niet.

U zegt ook dat een gerenoveerde varkensneus een gelijkaardig comfort weet te bieden. Ik nodig u uit om die zelf ook eens te nemen in de zomer, zonder airco. U zult dan wel vlug van gedachten veranderen.

23.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is enerzijds goed te horen dat vanaf 2021 meer dubbeldeksrijtuigen van het type M6 zullen rijden op de lijnen richting de Kempen. Anderzijds betreurt ik wel heel erg dat de Kempische reizigers het komende jaar met veel minder comfort zullen moeten doen. Bovendien zullen zij gebruik moeten maken van storingsgevoelig materieel. U hebt dit trouwens reeds bevestigd in antwoord op een schriftelijke vraag. Wij hebben in de Kempen nu reeds een lijn met heel wat incidenten. Als hier nu ook nog eens storingsgevoelig materieel bijkomt, dan is dit uiteraard teleurstellend en allerminst in het belang van de betrokken lijn waarop er nu al zoveel vertragingen zijn.

Mag ik u toch vragen om er bij de NMBS op aan te dringen om de M6- of andere nieuwe rijtuigen zo snel mogelijk in te zetten op de lijnen naar de Kempen?

Daarnaast wil ik nog even aanhalen dat er in het weekend veel materieel beschikbaar is. Het zou onwaarschijnlijk zijn dat wij de occasionele reizigers in het weekend met aftands materieel laten reizen, terwijl er heel wat nieuw materieel stilstaat in de stelplaats. Dat zou allesbehalve reclame voor het openbaar vervoer zijn, waar wij meer en meer willen op inzetten, zeker vanuit de Kempen. Mijn reistijd vanochtend was

drie uur, dus ik wil benadrukken dat een sterk alternatief nodig is.

23.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, wij vinden het heel belangrijk en vragen met aandrang om in de vervoerplannen die nu worden besproken, lijnen naar de Kempen en Limburg prioriteit te geven. Een aantal oplossingen liggen voor de hand. Voor de problemen rond de Noord-Zuidverbinding legt Infrabel oplossingen op tafel en wij hopen die in de commissie te kunnen bespreken, zodat wij samen naar de best mogelijke oplossing kunnen zoeken. Een andere prioriteit moet de ontdubbeling van het aantal enkele sporen zijn, die er bijvoorbeeld nu nog liggen tussen Turnhout en Tielen.

23.09 Jan Bertels (sp.a): Mijnheer de minister, het blijft een beetje hetzelfde teleurstellende verhaal. Wij worden allemaal uitgenodigd, ook in de Kempen, om te komen kijken naar nieuwe, grote toekomstplannen van onder meer de NMBS, maar in de praktijk zien wij niets.

Ten eerste, u zegt dat het aantal Desiro's op de lijn Turnhout-Antwerpen zal verminderen, van 16 naar 6 treinen, meer dan een halvering en u zegt daar doodleuk bij dat de andere treinstellen een gelijkaardig comfort bieden. Ik weet niet of u die andere treinstellen al eens hebt genomen in de zomer, wanneer er veel mensen op zitten, zonder airco? Dat is geen gelijkaardig comfort, mijnheer de minister. Dat is een kwalitatieve achteruitgang en is niet meer van deze tijd. Door hier doodleuk te vertellen dat het comfort van die treinstellen gelijkaardig is, lacht u eigenlijk een beetje met de reizigers uit de Kempen.

Ten tweede, als ik het goed begrijp zullen wij voor de lijn Turnhout-Binche misschien in 2021 nieuwe treinstellen krijgen. In 2020 moeten wij dus onze plan maar trekken met de bestaande, oude treinstellen. Ook dat als perspectief voor de Kempen stelt zwaar teleur.

Mijnheer de minister, ik wil u en de taskforce vragen om ook te kijken naar de belangen van de reizigers in de buitengebieden, niet alleen in de grote driehoek. De Kempen is een gebied met 400.000 inwoners, dat is groter dan de meeste steden in Vlaanderen. Ook die inwoners hebben recht op kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer met de trein.

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

24 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het conflict tussen Infrabel en Lineas" (55000546C)

24 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Le conflit entre Infrabel et Lineas" (55000546C)

24.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, nogmaals moet ik verwijzen naar het einde van de maand juli jongstleden, naar het moment waarop Infrabel nogmaals een dreigement lanceerde, deze keer omtrent de ontsluiting van de Antwerpse haven per spoor, de zogenaamde tweede havenontsluiting. Het dreigement was uiteraard rechtstreeks gericht tot goederenmaatschappij Lineas in het bijzonder en in ruimere zin tot het Havenbedrijf Antwerpen.

Eerder deze namiddag kwam meermaals het belang van het inzetten op goederenvervoer per trein ter sprake, ook bij monde van uzelf trouwens. Ik uit bij dezen dan ook mijn bezorgdheid, en tegelijk mijn verbazing, over de aanpak van dat dreigement vanwege Infrabel.

De Antwerpse haven is de motor van onze economie. Voor alle duidelijkheid, u kunt mij geen Antwerps chauvinisme verwijten, want ik ben afkomstig van over 't water. De Antwerpse haven is niet alleen van groot economisch belang, de goederenontsluiting per spoor is ook een belangrijk aspect in de zogenaamde modal shift en heeft dus rechtstreeks invloed op mobiliteit en leefmilieu.

Mijnheer de minister, hebt u al bemiddeld tussen beide partijen, Lineas en Infrabel?

Welke initiatieven hebt u op korte termijn genomen om de relatie tussen alle betrokken partijen te normaliseren, gelet op de hoogdringendheid daarvan?

24.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, Infrabel laat mij weten dat zij formeel de beschuldigingen van bedreiging aan bepaalde partijen en belanghebbenden ontkent.

In het kader van de opmaak van een volgend meerjareninvesteringsplan voor de periode na 2020 heeft Infrabel een aantal infrastructuurprojecten met de bijhorende financiële consequenties bestudeerd op basis van haar expertise als infrastructuurbeheerder. Het komt evenwel de volgende regering toe om keuzes te maken over de omvang van de financiële middelen ter uitvoering van dergelijke projecten.

Inzake de investering kan ik duidelijk zijn. In het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten over de strategische spoorinvesteringsprojecten voor de periode 2018-2031 zijn reeds een aantal belangrijke projecten opgenomen voor een betere spoorontsluiting van de Antwerpse haven, zoals de realisatie van de ondergrondse vertakking Oude Landen en de modernisering van de seininrichtingen van de spoorbundels op de rechteroever.

24.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik heb later ook vernomen dat Infrabel die dreigementen heeft ontkend. Ik moet dan de journalist van *De Tijd* en ex-collega van mij er attent op maken dat hij leugens heeft neergeschreven, maar dat is een ander probleem.

In ieder geval ben ik blij met uw antwoord dat de toekomst zal uitwijzen dat er meer zal worden ingezet op die ontsluiting. U noemt het project Oude Landen, maar dat is slechts een zeer klein luikje in de tweede havenontsluiting. Het doet mij plezier dat ik bij de aanvang van deze zitting rond 14.00 uur, toen collega's Burton en Roggeman het voorstel deden om de top van NMBS en Infrabel rond de tafel te brengen en te aanhoren, van de voorzitter een positief antwoord kreeg op mijn vraag om Lineas hierbij te betrekken. Zoals iedereen weet, verloopt de communicatie tussen beide partijen jammerlijk. Lineas en Infrabel zijn trouwens in een proces verwikkeld. De slechtste vorm van samenwerking tussen twee partijen die elkaar nodig hebben, is een proces. Als man en vrouw in een proces zijn verwikkeld om uit elkaar te gaan, is dat de meest ongezonde situatie voor de kinderen. De belangen hier zijn zeer groot en hoogdringend.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000555C van de heer Georges Dallemagne is omgezet in een schriftelijke vraag.

25 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rolstoeltoegankelijkheid bij de NMBS" (55000618C)

25 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant à la SNCB" (55000618C)

25.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, op 18 september trok Kurt Vanhauwaert aan de alarmbel via een open brief op Facebook, die zo'n 1.500 keer gedeeld werd, omdat hij het gevoel heeft als rolstoelgebruiker een reiziger in derde klasse te zijn. De man klaagt een algemeen gebrek aan interesse aan voor personen met een beperking in de gehele dienstverlening. Zo zijn er van de 454 stations maar 41 stations waar men slechts drie uur van tevoren moet reserveren. In 132 andere stations kan men de trein nemen, als men 24 uur op voorhand reserveert. Dat is nog steeds maar een kwart van het totale aantal stations in België. In Nederland zal vanaf 2025 maar liefst 99 % van alle stations waar de Nationale Spoorwegen halt houdt, toegankelijk zijn. Het is begrijpelijk dat er een reserveringsperiode nodig is, zeker in stations zonder bemanning, maar net als iedereen vinden wij van Groen dat personen met een beperking soms *last minute* een verplaatsing moeten kunnen maken. Ook bij de bestelling van nieuwe treinen werd niet gekozen voor toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. Dat is toch wat Kurt Vanhauwaert aanklaagt.

Ik deel de bezorgdheid van die man en van andere reizigers in dezelfde situatie. Hoeveel klachten ontvangt de NMBS over de dienstverlening voor personen met een beperking?

Heeft de NMBS een actieplan om de algemene dienstverlening in haar stations voor mensen met een beperking te verbeteren? Zo neen, hoe evalueert de NMBS de eigen dienstverlening?

Welke inspanningen plant de NMBS om meer stations toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking?

Welke stappen onderneemt de NMBS om de duur van het vooraf reserveren te beperken, en het aantal stations met een korte reserveerperiode te vergroten?

Bij de bestelling van nieuwe treinwagons, de zogenaamde M7-treinstellen, werd niet geopteerd voor een verlaagde vloer, wat voordien voor de Desirostellen wel het geval was. Waarom werd die keuze gemaakt?

25.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS wil dat haar klanten met beperkte mobiliteit zo autonoom mogelijk met de trein kunnen reizen. De NMBS heeft daarom bij de opmaak van haar huidige investeringsplan prioriteit gegeven aan die investeringen die haar klanten rechtstreeks ten goede komen. De verbetering van de integrale toegankelijkheid en de standaardisering van de perrons zijn daarom een topprioriteit van de NMBS. Jammer genoeg zijn de middelen niet onbeperkt en dus zullen niet alle perrons kunnen worden verhoogd.

Bij de aankoop van het M7-materieel moest er rekening worden gehouden met de drie verschillende perronhoogtes in België, 28, 55 en 76 cm. Er moet bij de beoordeling van de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit niet enkel rekening worden gehouden met de instaphoogte van de rijtuigen, maar ook met de helling binnenin het rijtuig. Elk stel met M7-rijtuigen zal daarom een multifunctioneel rijtuig met een verlaagde deur van 62 cm bevatten, die de reiziger zelf zal kunnen openen, en dat in combinatie met een hellend vlak binnenin het rijtuig. De hoogte van 62 cm is een compromis tussen 28 en 76 cm, de perronhoogtes van ongeveer de helft van de perrons. Assistentie voor een reiziger in een rolstoel zal nodig blijven, want naast het hoogteverschil moet ook de horizontale opening tussen het perron en de trein veilig overbrugd worden.

Om zo veel mogelijk reizigers toe te laten de perrons gemakkelijk te bereiken, zal de NMBS in haar stations het aantal liften van 250 naar 350 in 2022 en het aantal roltrappen van 310 naar 385 brengen. Los van die inspanningen zijn er eveneens specifieke investeringen gepland ten behoeve van personen met beperkte mobiliteit.

De NMBS blijft overleg plegen met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap en blijft openstaan voor dialoog en voor contacten met de deskundige verenigingen inzake handicaps om samen te werken aan een betere toegankelijkheid en om toekomstige informatica-applicatie te ontwikkelen die voor iedereen toegankelijk zijn. Tegen 2022 zullen 25 bijkomende stations volledig toegankelijk worden gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit, met gemiddeld vijf bijkomende stations per jaar. Voor de bouw en renovatie van de stations wordt er voortaan een standaardconcept gevolgd, dat rekening houdt met de toegankelijkheid voor alle reizigers en waarbij de gewestelijke, federale en Europese normen worden nageleefd. Het nieuwe concept ter vervanging van de klassieke loketten werd recent ingehuldigd in Namen. Het concept werd geëvalueerd door de NHRPH.

Op lange termijn wenst de NMBS dat alle personen met beperkte mobiliteit de trein kunnen nemen zonder of met zo weinig mogelijk hulp. Dat impliceert een volledige toegankelijkheid van de infrastructuur en het rollend materieel. Omdat die doelstelling op korte termijn niet kan worden gerealiseerd, werd er een assistentiedienst voor personen met beperkte mobiliteit ingevoerd, waarbij zij haar klanten met beperkte mobiliteit een totale assistentieservice biedt die zich niet beperkt tot hulp bij het in- en uitstappen. Zo helpen de medewerkers van het contactcenter met het plannen van de reis en reserveren zij assistentie. De operationele teams helpen de reizigers op de trein in het station, bij een eventuele overstap en van de trein af in het eindstation.

De NMBS bevestigt mij dat slechts in 2 % van de gevallen geen gevolg kan worden gegeven aan vragen om hulp bij het nemen van de trein. Het aantal medewerkers van de assistentiedienst is tussen 2014 en 2018 gestegen van 102 naar 145 medewerkers.

25.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het doet mij deugd te vernemen dat de NMBS dezelfde bezorgdheden heeft als de Groenfractie en dat wij allemaal willen dat elke pendelaar zelfstandig met de trein kan reizen, ook personen met een beperking.

Een aantal maatregelen die u hebt genoemd, zoals het feit dat er liften bijkomen en dat er meer roltrappen worden geplaatst, stemmen mij vreugdevol. Ik heb wel nog wat vragen in verband met de aankoop van treintoestellen. U zegt dat de mogelijkheid bestaat om een treintoestel uit te rusten met één verlaagde deur, waarlangs de pendelaar kan instappen. Kon daar geen andere keuze worden gemaakt? Het gaat uiteindelijk over investeringen in treinen waarmee wij de komende twintig of dertig jaar blijven rijden.

Ik ben ook verheugd om te vernemen dat u in dialoog blijft met organisaties die de pendelaar met een

beperking bijstaan. Groen wil ook deelnemen aan die dialoog, opdat zo veel mogelijk mensen zelfstandig de trein kunnen nemen.

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

26 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het beboeten van buitenlandse overtreeders in de lage emissiezones" (55000625C)**

- **Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-sanctionering van buitenlanders in de LEZ-zones en de EU-regelgeving" (55000637C)**

26 **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La perception d'amendes auprès des contrevenants étrangers dans les zones de basses émissions" (55000625C)**

- **Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de sanction pour les étrangers dans les LEZ et la réglementation européenne" (55000637C)**

26.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, steeds meer steden en gemeenten in België voeren lage-emissiezones in. In 2017 nam Antwerpen het voortouw. Dat voorbeeld werd in 2018 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevolgd. Ook in Gent zijn er plannen in die richting.

Hoewel de uitvoering van een lage-emissiezone op een groot draagvlak bij de bevolking kan rekenen, blijft het belangrijke knelpunt nog steeds onopgelost. Buitenlandse overtreeders ontsnappen namelijk nog te vaak aan een boete, omdat er volgens de huidige EU-regels geen persoonsgegevens van de eigenaar van het voertuig tussen de lidstaten mogen worden uitgewisseld. Via een uitbreiding van het EUCARIS-verdrag zou daarvoor een oplossing worden gezocht.

Een alternatief is het opnemen van de uitwisseling van persoonsgegevens in de bilaterale akkoorden. Tussen België en Nederland en België en Frankrijk bestaan zulke akkoorden al. Het zijn echter de Gewesten die voor de lage-emissiezones bevoegd zijn. Zij zijn dan weer geen verdragspartij.

Ik heb drie vragen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot de eventuele uitbreiding van het EUCARIS-verdrag inzake de uitwisseling van persoonsgegevens?

Ten tweede, is de piste van de bilaterale akkoorden een valabele piste? Zijn er stappen gezet teneinde voor de uitwisseling van de kentekengegevens een rechtsgeldige basis te creëren, omdat het om een geregionaliseerde materie gaat?

Ten slotte, onderzoekt u nog andere mogelijke manieren om buitenlandse overtreeders te sanctioneren?

Mijnheer de minister, ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om mij te verontschuldigen, omdat ik uw antwoord niet zal aanhoren. Ik wou mijn vraag niet verloren laten gaan, maar moet helaas nu vertrekken. Ik lees het daarna echter wel in het verslag.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

26.02 **Kurt Ravyts (VB):** Mijnheer de minister, sommigen in Vlaanderen, Wallonië en Brussel vragen zich af hoe het komt dat het Vlaams Belang op 26 mei de verkiezingen heeft gewonnen. Daar zijn natuurlijk veel redenen voor, maar het onderwerp van mijn vraag is er een van.

Sinds de invoering van de beboeting in de lage-emissiezone (LEZ) in Brussel – ik beperk mij tot het voorbeeld van Brussel – in oktober 2018 werden ruim zesduizend Belgische wagens beboet. Buitenlandse auto's ontspringen echter nog steeds de dans. De vraag is of zich hier en in andere lage-emissiezones in België bij de uitvoering van de wetgeving geen schending van het Europese niet-discriminatiebeginsel voltrekt.

Concreet zijn er volgens Leefmilieu Brussel 6.092 boetes van 350 euro uitgeschreven. Bij de overtreeders zijn alleen Belgische voertuigen. Buitenlandse wagens kunnen voorlopig nog steeds geen sanctie krijgen.

Brussel opteerde voor de handhaving van de zone voor cameracontrole. De nummerplaten van alle binnenrijdende wagens worden gescand door slimme camera's en vervolgens checkt de administratie of de geflitste voertuigen toelating hebben om in de LEZ te rijden.

Omdat de administratie echter niet over de technische gegevens beschikt van buitenlandse voertuigen, moeten zij zich vooraf registreren, met opgave van de euronorm. Wie dat niet doet, riskeert een boete van 150 euro, maar vorig jaar registreerde zich slechts 3 % van de buitenlanders. In de praktijk ontsnappen buitenlanders aan elke boete omdat er volgens de huidige EU-regels geen persoonlijke gegevens van de eigenaar van het voertuig uitgewisseld kunnen worden tussen de lidstaten. Dat gebeurt uiteraard wel bij kwesties die te maken hebben met verkeersveiligheid, maar niet rond nummerplaatgegevens.

In hoeverre werd door de Belgische overheid bij de EU reeds gepleit om de uitwisseling van gegevens uit te breiden tot de handhaving van de LEZ-normen? Mijn collega had het over het EUCARIS-verdrag.

Welke bilaterale akkoorden rond de uitwisseling van nummerplaatgegevens werden door België reeds gesloten, waardoor er geen voorafgaande registratie meer zou moeten gebeuren, maar wel degelijk een automatische herkenning door de camera's?

Wat is de concrete stand van zaken met betrekking tot de kruispuntbank voor nummerplaten waarover u in mei 2019 berichtte, waardoor de gegevens van buitenlandse nummerplaten gemakkelijker zouden kunnen worden doorgespeeld aan de Belgische overheid?

26.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, de wet van 13 april 2019 waarnaar de heer Ravyts verwijst, is nu klaar voor bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. Zonder de ratificatie van het EUCARIS-verdrag zal die wet echter geen meerwaarde bieden. Mijn administratie wacht daarom op de ratificatie van het verdrag waarna beide teksten in het *Belgisch Staatsblad* zullen worden gepubliceerd. Vanaf dat moment zal mijn administratie afspraken kunnen maken met buitenlandse overheden om de gegevensuitwisseling te vergemakkelijken voor bijkomende finaliteiten.

De Belgische ratificatie van de uitbreiding van het EUCARIS-verdrag dat een uitgebreidere uitwisseling van voertuig- en persoonsgegevens toelaat, ook in het kader van overtredingen in lage-emissiezones, zal niet lang meer op zich laten wachten. De Raad van State bracht recent een positief advies uit waardoor de wet tot ratificatie kortelings kan worden ingediend in het Parlement. Ik onderstreep het belang om dit wetsontwerp nog tijdens de periode van lopende zaken in te dienen, te meer omdat dit dossier al lang vóór die periode werd geïnitieerd en de Gewesten er reeds langere tijd op wachten.

Inbreuken op de LEZ-reglementering vallen juridisch gezien onder de toepassing van de bilaterale akkoorden met Frankrijk en Nederland, ook al betreft het hier een geregionaliseerde materie. Een lage-emissiezone is als artikel 2.63 in het verkeersreglement opgenomen. Een inbreuk op de LEZ-reglementering kan dan ook worden beschouwd als een verkeersovertreding zoals bedoeld in het bilaterale akkoord met Frankrijk, of een inbreuk begaan in het kader van het gebruik van de weg zoals bedoeld in het bilaterale akkoord met Nederland.

Een inbreuk op de LEZ-reglementering valt echter niet onder het toepassingsveld van de Crossborder-richtlijn. Hierdoor is er met uitzondering van Nederland en Frankrijk geen juridische basis voorhanden voor een geautomatiseerde uitwisseling van data.

Voor wat het operationele aspect betreft, hebben de Gewesten volgens mijn informatie al afspraken gemaakt met Nederland en lopen er gesprekken met Frankrijk. Met andere landen werden geen bilaterale akkoorden afgesloten en worden er tot nu toe geen gegevens uitgewisseld rond de LEZ-inbreuken. Vandaar het grote belang van de uitbreiding van het EUCARIS-verdrag. Behalve de evidente maar arbeidsintensieve manier van tot staan houden van de overtreder, ben ik van mening dat dit veleer een Europese problematiek betreft, die een geharmoniseerde oplossing behoeft. Een Europees initiatief zou dan ook welkom zijn.

26.04 **Kurt Ravyts (VB)**: Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik heb het gevoel dat u het een belangrijke problematiek vindt. U hebt gezegd dat de gewestregeringen al een tijdje wachten op onder andere de ratificatie van het EUCARIS-verdrag, want dat is de crux. Ik wil u ook wijzen op de aandacht voor het probleem in de pers onlangs. VUB-professor Michel Maus, die de laatste dagen over allerlei thema's aan het woord komt, noemde de huidige situatie een schending van het

Europese niet-discriminatiebeginsel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

27 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging bij de levering van de M7-treinstellen" (55000628C)

27 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard de livraison des rames M7" (55000628C)

27.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, in de afgelopen legislatuur zijn er al heel wat vragen gesteld over de dubbeldekstellen M7 die in 2015 besteld zijn. De laatste stand van zaken was dat de levering vertraging had opgelopen tot een jaar na de afgesproken datum. De eerste vier rijtuigen zouden tegen het einde van dit jaar geleverd worden. In mei werd gemeld dat er een engagement is van Bombardier om 48 treinstellen te leveren in het voorjaar van 2020. Ik hoop dat dit engagement effectief zal worden nageleefd.

Ik hoop ook dat de treinstellen die geleverd worden van betere kwaliteit zullen zijn dan wat men in Zwitserland heeft gekregen. De Zwitserse spoorwegen hadden immers ook M7's besteld bij Bombardier. Die zijn geleverd met vijf jaar vertraging en na de levering bleek de betrouwbaarheid van die dubbeldekstellen uiterst gering, zelfs in die mate dat technici van Bombardier systematisch moesten worden ingezet om de problemen te verhelpen. Mijnheer de minister, dat zou problematisch zijn aangezien de komst van die nieuwe treinstellen er juist voor moet zorgen dat de stiptheid verbetert en het reizigerscomfort groter wordt.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een viertal vragen.

Op 6 februari 2019 verklaarde u ter zake dat de NMBS een nieuwe stabiele planning had gevraagd. Is die planning effectief opgesteld? Kunt u bevestigen dat de eerste treinstellen voor het einde van dit jaar worden geleverd en dat de volgende levering in het voorjaar van 2020 zal geschieden?

Zijn er contractuele afspraken met de leverancier gemaakt over de betrouwbaarheid van de M7's in reizigersdienst? Voorziet het contract eventueel in een compensatie door levering van extra treinstellen als er nog meer vertraging zou zijn bij de levering?

Wanneer er problemen zouden opduiken als die treinstellen in België gebruikt worden, is het dan voorzien dat men technici van Bombardier kan inzetten om ze te verhelpen?

Uit de vragen van mijn voorgangers blijkt dat de levering van de nieuwe M7-treinstellen 50.000 extra zitplaatsen moet opleveren. Tegelijkertijd weten we natuurlijk ook dat er oudere treinstellen uit roulatie zullen worden genomen. Als al die nieuwe treinstellen geleverd zijn, hoeveel extra zitplaatsen zal heel deze operatie dan netto opgeleverd hebben?

27.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, met betrekking tot de gesleepte rijtuigen B en AB is het zo dat er in december 2019 vier en in januari 2020 nogmaals vier rijtuigen moeten worden geleverd. Het gaat om de preserie waarmee de NMBS tijdelijk een P-trein zal inleggen. De leveringen vanuit de serie uit productie vatten aan in maart 2020 aan een maandelijks ritme van tien geleverde rijtuigen. De NMBS verwacht dat de levering van de stuurposten BDX en BMX vanaf september 2020 zal starten.

In het M7-contract staan strenge eisen inzake de betrouwbaarheid, die toelaten om de M7-treinstellen met minstens dezelfde bedrijfszekerheid in te zetten als de bestaande dubbeldektreinstellen M6 uit 2002 en 2008.

De constructeurs hebben in de maanden mei, juni en juli 2019 op vraag van de NMBS reeds 44.000 kilometer aan duurtesten op het Infrabelnetwerk uitgevoerd, een simulatie van echte commerciële trajecten met reizigers. Hieruit kwamen nog een aantal punten naar voren die de constructeurs moesten oplossen vooraleer tot de eerste preserierijtuigen te kunnen overgaan in december 2019.

De reizigersgroei wordt door een hoger netto aantal zitplaatsen opgevangen. De instroom van de 445 M7-rijtuigen zal inderdaad zorgen voor ongeveer 50.000 nieuwe zitplaatsen. Rekening houdend met de uitstroom van het oude materieel en enkele efficiëntieverhogingen, zullen er tegen eind 2022 15.000

zitplaatsen meer zijn dan eind 2018.

De NMBS heeft, naast de aankoop van de M7-treinstellen, ook een contract met de constructeur afgesloten voor ondersteuning van het onderhoud gedurende vier jaar. Dat laat de NMBS toe om de contractueel op te leveren betrouwbaarheid af te dwingen, alsook de leercurve te versnellen van de NMBS-medewerkers voor het onderhoud van dat nieuwe type rollend materieel.

27.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Inzake de timing heb ik de indruk dat er sinds het voorjaar niets meer gewijzigd is, wat natuurlijk goed nieuws is.

Een klein detail uit uw antwoord is mij opgevallen. U zei dat contractueel bedongen werd dat de bedrijfszekerheid van de M7-treinstellen minstens even groot moet zijn als die van de M6-treinstellen. De M6-treinstellen zullen echter vijftien jaar oud zijn wanneer de M7-stellen geleverd worden. Ik meen dat wij mogen verwachten dat een nieuwe generatie treinstellen betrouwbaarder is dan de voorgaande. Ik ben echter geen technicus en kan dus niet precies inschatten wat uw uitspraak betekent.

Wij zullen dat dossier uiteraard verder opvolgen, gelet op het belang van de levering van de nieuwe treinstellen voor de uitrol van een nieuw vervoersplan volgend jaar.

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

28 Vraag van Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitwerking van de zogenaamde Single Belgian Sky" (55000635C)

28 Question de Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'élaboration du 'Single Belgian Sky'" (55000635C)

28.01 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, skeyes en Defensie spraken vorig jaar hun gezamenlijke ambitie uit om tegen 2030 geïntegreerde civiele en militaire luchtvaarnavigatiediensten te verlenen in het Belgische luchtruim, met een hoge graad van betrouwbaarheid en optimale efficiëntie. Wat dit laatste betreft spreekt men van Visie 2030 en de creatie van een eengemaakt luchtruim, zijnde de Single Belgian Sky, via timesharing in de lucht tussen skeyes, Defensie en Eurocontrol.

Ook vorig jaar ondertekenden skeyes en Defensie een raamovereenkomst die deze toekomstige structurele samenwerking regelt en die een grotere flexibiliteit voor het gebruik van het Belgische luchtruim mogelijk zou maken.

Vanaf eind dit jaar zouden de civiele en militaire luchtverkeersleiding samen ondergebracht worden op de site van skeyes in Steenokkerzeel. De militaire luchtverkeersleiders zouden dan hun collega's van skeyes vervoegen in de operationele zaal van het CANAC 2-luchtverkeersleidingscentrum.

Mijnheer de minister, zijn er reeds actieplannen voor de uitwerking van de Visie 2030? Zijn er naast de samenwerking in Steenokkerzeel andere actieplannen? Zo ja, welke plannen, en wat is dan het tijdpad voor de verschillende acties?

28.02 Minister François Bellot: Beste collega, Single Belgian Sky is een initiatief dat in de legislatuur 2014-2019 werd aangevat. De problemen waarmee de burgerluchtvaart en de militaire luchtvaart te kampen hebben, werden opgelijst. De noden aan capaciteit, stiptheid, een vlot luchtruim en een robuuste ATM-dienstverlening die tegemoetkomt aan de vragen van de luchtvaartmaatschappijen en de militaire operaties werden omschreven. Er werden concrete acties ondernomen, met name de toenadering tussen de burgerlijke en de militaire luchtverkeersleiding, die in de nabije toekomst moet leiden tot de colocatie van beide diensten bij skeyes, in een eerste fase, en tot een werkelijke synergie in een tweede fase. Ook de geleidelijke implementatie van het Europese flexibele gebruik van het luchtruim is ingezet.

Het komt er nu op aan om andere belangrijke aspecten van de Single Belgian Sky in beschouwing te nemen in het kader van dat begrip.

Ten eerste, de milieuaspecten, met name geluid, CO₂-uitstoot en fijn stof, alsook onze internationale

verplichtingen inzake CORSIA, zijn zonder meer een belangrijke uitdaging in het komende decennium.

Ten tweede, de vermindering van de geluidshinder rond de Belgische luchthavens, zowel de burgerlijke als de militaire luchthavens.

Ten derde, de verduurzaming van de lichte luchtvaart, door een dagelijkse toegang tot oefenzones, een voordelige kostprijs voor het gebruik van de infrastructuur en een geschikte ondersteuning te garanderen. De lichte luchtvaart verzekert de opleiding van de lijnpiloten van morgen en zorgt voor een economische activiteit die belangrijk is voor België. Wij hebben op technologisch vlak een sterke naam. Vele bedrijven investeren in de kleine luchtvaart, die dus niet over het hoofd mag worden gezien.

Ten slotte, het vierde aspect dat in beschouwing moet worden genomen, is de integratie van de drone-operaties in de structuur van het Belgische luchtruim.

28.03 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting bij de verschillende uitdagingen die ons in het komende decennium rond synergie te wachten staan.

Ik zal het onderwerp uiteraard blijven opvolgen en u of uw opvolger in de nieuwe regering daarover nader ondervragen.

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

Le **président**: La question n° 55000653C de M. Georges Dallemagne est transformée en question écrite.

29 Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "L'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin" (55000661C)

29 Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitbreiding van de luchthaven Lille-Lesquin" (55000661C)

29.01 Ludivine Dedonder (PS): Monsieur le ministre, l'aéroport de Lille-Lesquin est au cœur d'un vaste projet d'extension. Cet aéroport a dépassé les 2 millions de passagers en 2018 et ambitionne d'atteindre rapidement les 3 millions.

Suite à ce projet d'extension, la France a réalisé des études d'incidence environnementale et sonore. Cependant, le périmètre d'étude s'arrête à la frontière française alors que des villes belges voisines comme Tournai subiront des nuisances sonores suite à cette extension.

Monsieur le ministre, des études d'incidence environnementale et sonore ont-elles également été réalisées en Belgique suite à l'annonce de ce projet? Si oui, pouvez-vous nous donner les premiers résultats et les actions à entreprendre afin de réduire les nuisances sonores? Des discussions sont-elles en cours avec la France afin de dégager des pistes d'action pour éviter que les avions qui décollent et atterrissent survolent systématiquement les mêmes villes?

29.02 François Bellot, ministre: Madame la députée, le 12 septembre 2019, le bourgmestre de la ville de Tournai m'a écrit pour m'informer d'un projet d'extension de l'aéroport de Lille. Après avoir consulté mon administration, j'ai pu constater qu'aucune autorité ou organisme français n'avait informé les autorités belges de ce projet. C'est pourquoi j'ai demandé à l'administration de l'aéronautique de notre pays, la DGTA, de s'en inquiéter auprès de son homologue français. Pour ma part, j'ai contacté la ministre française en charge des Transports pour l'interroger sur la question.

J'ai exigé que des études d'incidence environnementale et de nuisances sonores soient effectuées sur les zones du territoire belge survolées par les vols en provenance et à l'arrivée de l'aéroport de Lille-Lesquin. Nous attendons l'organisation de ces études et leurs conclusions avant de pouvoir discuter des résultats et de voir quelles seront les actions à venir. Je pense qu'une directive européenne indique que les études de ce type ne doivent pas s'arrêter aux frontières administratives des États.

29.03 Ludivine Dedonder (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je suis rassurée d'apprendre que vous avez lancé toutes ces demandes. On constate régulièrement des

survols de notre Région à très basse altitude, et ceux-ci gagnent en intensité, ce qui devient problématique pour de nombreux citoyens qui auparavant ne subissaient pas l'impact de ces survols. Je me pose aussi la question du survol par des avions de bâtiments classés par l'UNESCO. Je vous demande de persévérer. Votre attention et votre vigilance sont nécessaires pour le respect du bien-être des habitants.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.19 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.19 uur.