



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

23-10-2019

Après-midi

Woensdag

23-10-2019

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le financement d'Infrabel" (55000671C)	1
<i>Orateurs: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le protocole d'accord social" (55000684C)	4
<i>Orateurs: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Hugues Bayet à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires dans la région de Charleroi" (55000686C)	5
<i>Orateurs: Hugues Bayet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir des gares SNCB en province de Luxembourg" (55000683C)	8
<i>Orateurs: Mélissa Hanus, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement du projet de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000688C)	10
<i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La publicité pour les paris dans les gares ferroviaires" (55000689C)	11
<i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	14
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en fauteuil roulant" (55000690C)	14
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux voyageurs à mobilité réduite" (55001142C)	14
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de réservation pour les voyageurs à mobilité réduite" (55001152C)	14

INHOUD

Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiering van Infrabel" (55000671C)	1
<i>Sprekers: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het protocol van sociaal akkoord" (55000684C)	4
<i>Sprekers: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Hugues Bayet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van een aantal spoorlijnen in de regio Charleroi" (55000686C)	5
<i>Sprekers: Hugues Bayet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van de NMBS-stations in de provincie Luxemburg" (55000683C)	8
<i>Sprekers: Mélissa Hanus, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken van het stationsproject Gent-Sint-Pieters" (55000688C)	10
<i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Gokreclame in treinstations" (55000689C)	11
<i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	13
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor rolstoelgebruikers" (55000690C)	13
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001142C)	14
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reserveringsregeling voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001152C)	14

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Kim Buyst, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Kim Buyst, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante à la suite d'un incendie de deux anciennes locomotives" (55000716C) 18

Orateurs: **Mélissa Hanus, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het mogelijk vrijkomen van asbest door de brand in twee oude locomotieven" (55000716C) 18

Sprekers: **Mélissa Hanus, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Le stationnement payant à Diest" (55000738C) 20

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

Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betaalparkeren in Diest" (55000738C) 20

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

Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "Le ferroutage en Belgique" (55000752C) 21

Orateurs: **Josy Arens, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het rail-routevervoer in België" (55000752C) 21

Sprekers: **Josy Arens, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire d'Oudegem" (55000758C) 22

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

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorbrug in Oudegem" (55000758C) 22

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

Questions jointes de
- Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55000759C) 24

- Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le problème de la création d'un "couloir de secours" pour les véhicules prioritaires en cas de files" (55001009C) 24

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

Samengevoegde vragen van 24

- Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De herziening van de wegcodes" (55000759C) 24

- Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problematiek inzake het creëren van een 'reddingsstrook' voor prioritaire diensten bij files" (55001009C) 24

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

Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Liège-St-Lambert" (55000797C) 27

Orateurs: **Sarah Schlitz, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Luik-St-Lambert" (55000797C) 27

Sprekers: **Sarah Schlitz, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur 29

Samengevoegde vragen van 29
- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) 29

"L'augmentation du nombre de tués sur la route" (55000856C)

- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur les routes belges en 2019" (55001053C)

- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière 2019" (55001218C)

Orateurs: **Wouter Raskin, Josy Arens, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 32
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau train de nuit Bruxelles-Vienne" (55000870C) 32

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001052C) 32

- Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en service de trains de nuit" (55001081C) 32

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55001123C) 32

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001137C) 32

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit sur le réseau ferroviaire belge" (55001186C) 32

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle ligne de train de nuit Bruxelles - Vienne" (55001196C) 32

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001220C) 32

Orateurs: **Sarah Schlitz, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La procédure S460" (55000907C) 41

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

Questions jointes de 43
- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Bruxelles" (55000909C) 43

- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Le dossier du survol aérien de la Région bruxelloise et sa proche périphérie" (55001144C) 43

- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Les fausses déclarations de la province du Brabant flamand quant au survol de Bruxelles" (55001195C) 43

Orateurs: **Gilles Vanden Burre, Sophie**

over "De toename van het aantal verkeersdoden" (55000856C)

- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van het aantal verkeersdoden in België in 2019" (55001053C) 29

- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer 2019" (55001218C) 29

Spreekers: **Wouter Raskin, Josy Arens, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 32
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttrein Brussel-Wenen" (55000870C) 32

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001052C) 32

- Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het inleggen van nachttreinen" (55001081C) 32

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen in België" (55001123C) 32

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001137C) 32

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Nachttreinen op de Belgische spoorwegen" (55001186C) 32

- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttreinverbinding Brussel - Wenen" (55001196C) 33

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001220C) 33

Spreekers: **Sarah Schlitz, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De procedure S460" (55000907C) 41

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

Samengevoegde vragen van 43
- Gilles Vanden Burre aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vluchten boven Brussel" (55000909C) 43

- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dossier van de vluchten boven het Brusselse Gewest en de nabije omgeving" (55001144C) 43

- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De foute informatie van de provincie Vlaams-Brabant inzake de vluchten boven Brussel" (55001195C) 43

Spreekers: **Gilles Vanden Burre, Sophie**

Rohonyi, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Rohonyi, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La fenêtre nationale travaux d'Infrabel" (55000981C) 50

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nationaal werkvenster van Infrabel" (55000981C) 49

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le port d'écouteurs ou d'un casque audio par les cyclistes" (55001007C) 51

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dragen van oortjes of koptelefoon bij fietsers" (55001007C) 51

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La prévention des intrusions sur les voies" (55001013C) 52

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

Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De preventie van spoorlopen" (55001013C) 52

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

Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55001029C) 53

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De fietsenstallingen aan het station Gent-Sint-Pieters" (55001029C) 53

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de 55
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de tickets de la SNCB sur l'appli et aux distributeurs automatiques" (55001056C) 55
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de billets à la SNCB par distributeur automatique et appli" (55001076C) 55

Orateurs: **Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 55
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ticketverkoop van de NMBS via app en automaten" (55001056C) 55

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobiliteit) over "De ticketverkoop bij de NMBS via de automaten en app" (55001076C) 55

Sprekers: **Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La participation de la Belgique à un projet européen visant le renforcement de la sécurité routière" (55001063C) 59

Orateurs: **Sophie Rohonyi, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Belgische deelname aan een Europees project voor de verhoging van de verkeersveiligheid" (55001063C) 59

Sprekers: **Sophie Rohonyi, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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

du

MERCREDI 23 OCTOBRE 2019

Namiddag

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 23 OKTOBER 2019

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par Mme Kim Buyst.

De **voorzitter**: Collega's, met een beetje vertraging starten wij de vergadering. Ik heet iedereen welkom in de commissie voor Mobiliteit.

La question n° 55000474C de M. Thiébaut est transformée en question écrite.

01 Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le financement d'Infrabel" (55000671C)

01 Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiering van Infrabel" (55000671C)

01.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'été dernier, les journalistes du quotidien *De Tijd* ont pu prendre connaissance d'un rapport d'audit rédigé par deux firmes suédoises. Cet audit avait été réalisé à la demande d'Infrabel. Ce rapport conclut que nos chemins de fer sont, dans l'ensemble, en bon état, mais qu'Infrabel n'est pas suffisamment financée pour maintenir à niveau nos infrastructures ferroviaires. Le déficit atteindra 1,38 milliard d'euros à l'horizon 2032.

Selon cet audit indépendant, Infrabel aurait besoin de 82 millions d'euros supplémentaires pour maintenir en état nos infrastructures ferroviaires. Et on ne parle pas ici de les développer. Le sous-financement actuel force Infrabel à partir en quête d'économies peut-être en cessant l'exploitation de quelques lignes de train. Concrètement, Infrabel souhaite supprimer treize lignes dont douze se trouvent en Wallonie et cinq à Charleroi. Les communes de Vielsalm et Herzele et la ville de Charleroi ont toutes voté une motion à l'unanimité pour le maintien de leurs lignes de chemins de fer. La population et l'industrie locales dépendent en effet fortement de ces lignes ferroviaires. La suppression de ces treize lignes ou leur division par deux affectera concrètement 684 trains de passagers et 103 trains de marchandises par jour.

Monsieur le ministre, les chiffres que nous avons lus dans la presse sont-ils exacts, soit le sous-financement d'Infrabel à hauteur de 1,38 milliard d'euros à l'horizon 2032 qui l'empêche de maintenir en l'état notre réseau ferroviaire?

01.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Uit het verslag van een audit die door twee Zweedse bedrijven op verzoek van Infrabel werd gerealiseerd, blijkt dat onze spoorwegen globaal gezien in goede staat verkeren, maar dat de financiering van Infrabel ontoereikend is. De spoorwegbeheerder zou een bijkomende bedrag van 82 miljoen euro nodig hebben om onze spoorweginfrastructuur in stand te houden. De onderfinanciering (deficit van 1,38 miljard euro tegen 2032) zet Infrabel ertoe aan te besparen, met name door het schrappen van 13 treinverbindingen, waarvan 12 in Wallonië en 5 in de streek van Charleroi.

Klopt dat? Kan u nog garanderen dat er een tweede treinverbinding met de haven van Antwerpen zal worden aangelegd? Zal de elektrificatie van de lijnen Gent-Eeklo, De Pinte-Ronse en Melle-Geraardsbergen nog kunnen door-

Sans moyens supplémentaires, les travaux pour la deuxième liaison avec le port d'Anvers sont sur la sellette. Pouvez-vous encore nous garantir aujourd'hui la création de cette ligne?

Si Infrabel ne dispose pas des budgets nécessaires, l'électrification prévue des lignes Gand-Eeklo, De Pinte-Renaix et Melle-Gramont ne pourra pas se faire. Ces travaux seront-ils bien réalisés?

Vous avez déjà annoncé qu'aucune ligne de train ne pourrait être fermée. Mais comment Infrabel va-t-elle entretenir ces infrastructures si elle ne dispose pas des budgets suffisants? La sécurité des voyageurs n'est-elle pas menacée?

Les auditeurs indépendants mettent en avant une clé de répartition 52/48 qui leur semblerait plus juste que la répartition 60/40 appliquée actuellement. Ne serait-il dès lors pas préférable de passer à une clé de répartition 52/48?

Enfin, comment les conditions de travail au sein d'Infrabel évolueront-elles étant donné le sous-financement de cette entreprise?

01.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il n'y a pas de polémique car il n'y a pas de volonté de fermer de ligne. Cela a toujours été clairement exprimé.

J'ai déjà répondu à ce genre de question en octobre et au cours des cinq dernières années, la SNCB et Infrabel ont reçu 13,7 milliards d'euros de dotation, auxquels il faut ajouter le milliard, dit vertueux, d'investissement complémentaire. Ceci porte le montant des investissements à plus de 10 milliards pour les années 2014 à 2020.

Pour pouvoir concrétiser les travaux correspondant au milliard complémentaire, j'ai voulu associer les Régions au processus. Nous avons eu plusieurs réunions et nous avons formalisé un accord de coopération, qui est passé devant le Parlement fédéral en février 2019 et qui a été approuvé à la quasi-unanimité. Cet accord indique en son article 3 que d'ici 2031, c'est-à-dire jusqu'à la fin de sa période de mise en application, aucune ligne ferroviaire ne peut être fermée.

Il y a une dizaine d'années, l'Université de Lausanne avait déjà été consultée par Infrabel et avait dit que pour pouvoir maintenir le réseau ferroviaire belge à niveau, il fallait 60 millions d'euros par an. L'expert constate qu'il faut des moyens pour entretenir le réseau. Cela ne pose pas de problème sachant que le futur gouvernement va définir les dotations annuelles indispensables tant pour le fonctionnement que pour la mise en oeuvre de l'accord de coopération qui a été validé en février 2019. Il n'y a donc ni polémique ni contradiction.

Infrabel a indiqué que pour l'entretien et le maintien de la capacité des lignes, il fallait environ 82 millions d'euros en plus.

Il appartiendra au prochain gouvernement, aux négociateurs, de tenir compte des recommandations et des demandes des uns et des autres par rapport à cette question des entretiens et de maintien de capacité. Nous l'avons fait au cours de la période écoulée. En mars 2017, le gouvernement a bien indiqué à Infrabel et à la SNCB que les

gaan? Komt de veiligheid van de reizigers niet in gevaar? Volgens de onafhankelijke auditeurs zou een 52/48-verdeelsleutel billijker zijn dan de huidige 60/40.

Wat vindt u daarvan? Hoe zullen de werkomstandigheden bij Infrabel in die context van onderfinanciering evolueren?

01.02 Minister François Bellot: De NMBS en Infrabel hebben een dotatie van 13,7 miljard euro gekregen, plus nog het extra miljard 'voor positieve inspanningen', wat het bedrag van de investeringen voor de periode 2014–2020 op meer dan 10 miljard euro brengt.

Om de werken die met het extra miljard overeenkomen, te realiseren, heb ik de Gewesten bij het proces willen betrekken. Overeenkomstig het samenwerkingsakkoord, dat in februari 2019 bijna unaniem in het federaal Parlement goedgekeurd werd, mag er tot 2031 geen enkele spoorlijn afgeschaft worden.

De toekomstige regering zal de jaarlijkse dotaties vastleggen die nodig zijn voor de werking en uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst. Er is geen controverse of tegenstrijdigheid.

Volgens Infrabel was er voor het onderhoud en de instandhouding van de capaciteit van de lijnen ongeveer 82 miljoen euro extra nodig.

De volgende regering zal zich daarover moeten uitspreken.

moyens mis à disposition avaient comme contrepartie qu'ils ne devaient plus mettre d'ART (avis de ralentissement temporaire). Pour la période future, il faudra tenir compte de l'accord de coopération et de la conclusion des études commanditées par Infrabel.

En ce qui concerne la clé de répartition 60-40, elle a été coulée la première fois dans un texte officiel dans l'accord de coopération de 2002-2003, lorsqu'il s'est agi de convenir de la manière dont on exécutait le RER, pour une période de 12 ans. Cette période de 12 ans est arrivée à expiration en 2014 et le gouvernement à l'époque a reconfirmé la clé 60-40 pour l'avenir. J'ai bien entendu lu les experts, selon lesquels ce serait mieux 52-48 ou d'autres règles. Il appartiendra aussi aux Régions et au fédéral à discuter de ce point.

Il faut savoir que l'accord de coopération de février revoit aussi, non pas la clé 60-40, mais la manière dont elle est appliquée et calculée. Du rapport de la Cour des comptes sur l'exécution du RER, il est apparu qu'une des causes, parmi d'autres, du ralentissement des travaux du RER, était l'application sur une base annuelle de la règle 60-40, parce qu'une année, on faisait plus de travaux en Flandre et on devait ralentir les travaux pour que la Wallonie rattrape, et inversement. Il y a eu un jeu de vases communicants. Maintenant, dans le fameux milliard complémentaire, les travaux inclus prévoient que la clé a une base pluriannuelle pour ces investissements exceptionnels.

Voilà ce que je pouvais vous indiquer. C'est un des points qui peuvent être abordés lors de la discussion autour de la constitution du prochain gouvernement. Mais j'ai bien compris, à la fin du gouvernement qui était en place en 2014, qu'il était difficile de revoir cette règle, chaque Région prétextant qu'elle leur était défavorable. Le point d'équilibre est donc resté à 60-40.

01.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous nous dites que l'accord 60-40 a été reconduit en 2014 mais vous ne précisez pas le nombre d'années.

01.04 François Bellot, ministre: Un terme n'a pas été précisé. Il a été dit qu'on poursuivait avec cette clé 60-40 dans le cadre de contacts qui avaient été pris par le premier ministre et le ministre de la Mobilité de l'époque avec les gouvernements des entités fédérées.

Une discussion a eu lieu mais elle a été vite terminée, chacune des Régions prétextant que la clé lui était défavorable. Les experts sont partis de la répartition technique. Mais, vous l'aurez compris, dans un État fédéral, il n'y a pas que l'aspect technique qui compte. Il y a aussi l'aspect de la coopération. Il faut rechercher les équilibres sociopolitiques. Voilà pourquoi la clé 60-40 a été confirmée. À l'époque, j'étais parlementaire. Vous pouvez retrouver les discussions qui ont été clôturées assez rapidement à l'époque.

In maart 2017 heeft de regering Infrabel en de NMBS laten weten dat er in ruil voor de toegekende middelen geen berichten van tijdelijke snelheidsbeperking meer aanvaard zullen worden. In de toekomst moet er rekening gehouden worden met het samenwerkingsakkoord en de door Infrabel bestelde studies.

In het luik van het samenwerkingsakkoord 2002-2003 dat gaat over het Gewestelijk Expresnet (GEN) werd de 60/40-verdeelsleutel ingevoerd voor een periode van 12 jaar. Die verdeelsleutel werd bevestigd in 2014.

Aangezien de vertraging van de GEN-werken onder meer te wijten was aan de jaarlijkse vastlegging van de berekeningsbasis van de verdeelsleutel, voorziet het samenwerkingsakkoord van februari in een meerjarenverdeelsleutel voor uitzonderlijke investeringen.

Het was moeilijk om die regel aan het einde van de vorige regeerperiode aan te passen, doordat alle Gewesten beweerden dat de nieuwe regel nadelig was voor hen.

01.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): De overeenkomst over de 60/40-verdeelsleutel werd in 2014 verlengd, maar u zegt niet voor hoeveel jaar.

01.04 Minister François Bellot: De termijn werd niet vastgelegd. De 60/40-verdeelsleutel werd gehandhaafd in het kader van de contacten die de toenmalige eerste minister en minister van Mobiliteit met de regeringen en de deelgebieden hadden.

De experts zijn uitgegaan van een technische verdeling. In een federale Staat weegt het sociaal-politieke evenwicht echter zwaarder door dan het technische aspect. Daarom werd de 60/40-verdeelsleutel bevestigd.

01.05 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000673C van de heer Leysen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 **Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le protocole d'accord social" (55000684C)**

02 **Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het protocol van sociaal akkoord" (55000684C)**

02.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Madame la présidente, monsieur le ministre, au printemps 2019, un accord interprofessionnel (AIP) était conclu. Il prévoyait notamment une augmentation des salaires de 1,1 % pour les années 2019 et 2020, en complément de l'indexation automatique, des augmentations barémiques et celles liées à l'ancienneté. La norme salariale est donc de 1,1 %.

Dans tous les secteurs, des négociations ont eu lieu sur la base de cette norme. Ainsi, dans le secteur de la distribution, les travailleurs vont voir augmenter leur salaire de 1,1 % conformément à la norme salariale. Mais cela ne concerne pas que le privé. Depuis le 27 avril 2015, la loi sur la norme salariale est également d'application aux entreprises économiques publiques visées à l'article 1, alinéa 4 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dont la SNCB et Infrabel font partie.

Dans ces entreprises, un protocole d'accord social est en cours de négociation sous la direction de HR Rail. Les négociations portent non seulement sur les salaires mais également sur les conditions de travail. Les déclarations dans la presse ont montré qu'il y avait des tensions entre organisations syndicales et employeurs.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Où en sont les négociations sociales aujourd'hui?

Les cheminots, c'est-à-dire la SNCB, Infrabel et HR Rail, pourront-ils aussi bénéficier de la hausse salariale prévue par la norme salariale?

02.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, HR Rail m'informe que les négociations sur le futur protocole d'accord social sont effectivement en cours. Elles portent notamment sur les salaires, les conditions de travail mais aussi le bien-être au travail et la politique sociale.

Selon HR Rail, il est prévu de poursuivre les travaux durant les prochaines semaines.

N'étant pas à la table des négociations, je ne sais pas à propos de quelle norme salariale ils discutent, ni à propos de quelle autre règle. Il s'agit en effet d'une prérogative de HR Rail dans le cadre de l'établissement du nouvel accord social. Toutefois, j'ose espérer qu'autour de la table, tous les acteurs sont à la recherche d'une solution équilibrée souhaitée par chacun.

02.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Het interprofessioneel akkoord (IPA) voorziet in een loonsverhoging van 1,1 % in 2019 en 2020. Op die basis vinden er in alle sectoren onderhandelingen plaats.

Sinds 2015 is de loonnormwet ook van toepassing op de overheidsbedrijven en dus op de NMBS en Infrabel. Onder leiding van HR Rail wordt er onderhandeld over een protocol van sociaal akkoord op het stuk van de lonen en de arbeidsvoorwaarden.

De pers gewaagt van spanningen tussen de vakbonden en de werkgevers. Hoe staat het met de onderhandelingen? Zal de verhoging van de loonnorm ook gelden voor de werknemers in de spoorwegsector?

02.02 **Minister François Bellot**: De onderhandelingen over het protocol van sociaal akkoord hebben betrekking op de lonen, de arbeidsvoorwaarden, het welzijn op het werk en het sociale beleid. Volgens HR Rail zouden de gesprekken de komende weken voortgezet worden.

Aangezien dit een prerogatief van HR Rail is, ben ik niet op de hoogte van de loonnorm waarover er onderhandeld wordt. Ik hoop dat alle belanghebbenden een evenwichtige oplossing trachten te

J'appelle de tous mes vœux la concrétisation d'un accord social dans les prochaines semaines. vinden.

02.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de Hugues Bayet à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires dans la région de Charleroi" (55000686C)

03 Vraag van Hugues Bayet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van een aantal spoorlijnen in de regio Charleroi" (55000686C)

03.01 Hugues Bayet (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je voudrais revenir sur vos réponses à notre collègue Roberto D'Amico, avec qui je prends le train depuis Charleroi pour venir dans ce beau Parlement. Je suis rassuré de vous entendre dire qu'il n'y aura pas de fermeture de lignes. Par contre, je ne comprends pas pourquoi une entreprise dont vous avez la tutelle, Infrabel en l'occurrence, diffuse des informations pareilles.

Je viens de Charleroi, la plus grande ville de Wallonie. Et que propose Infrabel? Sur les quatorze lignes visées, plus d'un tiers se situent dans la région de Charleroi, et ce seraient celles-là qui seraient supprimées. Et ce ne sont pas les moindres!

La ligne 130C relie Charleroi à Châtelet, qui sont les deux plus grandes villes de l'arrondissement – on parle de 250 000 habitants. La ligne 140, qui relie Charleroi à Fleurus, récemment inaugurée par vous-même, doit servir de future liaison pour l'aéroport de Charleroi, comme vous l'avez annoncé fin de l'année 2017. Votre entreprise annonce maintenant que cette ligne va être fermée, et j'ai du mal à le comprendre. La ligne 124, qui relie Charleroi à Luttre, est empruntée notamment par des navetteurs se rendant quotidiennement à Bruxelles. Et les lignes 130A Charleroi-Erquelines et 132 Charleroi-Couvin sont les seuls liens entre la partie urbaine et la partie rurale de la région.

Nous savons tous qu'il faut faire quelque chose pour le climat, renforcer nos transports en commun, et notamment le train, pour permettre aux citoyens de venir travailler, d'aller à l'école, etc. Ici, votre entreprise publique autonome dit totalement l'inverse. Nous pouvons nous demander si quelqu'un y réfléchit à la mobilité dans la région de Charleroi. Si ces cinq lignes sont supprimées, de nombreux citoyens, qu'ils soient travailleurs, pensionnés ou étudiants, vont devoir soit s'acheter une voiture, soit trouver d'autres modes de déplacement. Je ne suis pas sûr que cela aidera la mobilité, ou la planète.

Monsieur le ministre, pourquoi Infrabel choisit-elle d'aller systématiquement contre vous et ses précédents ministres de tutelle? Mon collègue Paul Magnette a vécu la même situation que vous par le passé.

Pouvez-vous nous confirmer que ces lignes ne seront pas fermées et que le destin de la gare de Fleurus est toujours bien de devenir le point d'accès pour l'aéroport de Charleroi? Qu'en est-il des délais de

03.01 Hugues Bayet (PS): Vijf van de veertien lijnen die in de plannen van Infrabel met sluiting zijn bedreigd liggen in de streek van Charleroi. Het gaat onder meer over de lijnen die de stad verbinden met Châtelet, Fleurus, Luttre, Erquelines en Couvin.

Is er bij dat bedrijf iemand met een visie op de globale mobiliteit in de regio Charleroi? Bevestigt u dat die lijnen niet zullen worden geschrapt en dat het nog altijd mogelijk zal zijn om via Fleurus de luchthaven van Charleroi te bereiken?

Op de lijn Charleroi-Erquelines laten de dienstregelingen te wensen over, rijden er te weinig treinen en zijn de toegangen tot de perrons ondermaats. Vallen er verbeteringen te verwachten? Hoe zit het met het station Châtelet, waarvan de bouwvallige staat zorgwekkend wordt?

réalisation?

La SNCB a organisé, fin juin 2019, une consultation des usagers de la ligne 130A Charleroi-Erquelinnes. Il en ressort que les horaires ne sont pas du tout adaptés, ni le nombre de trains et, surtout, l'accès aux quais est pointé comme problématique. Peut-on espérer une avancée pour remédier à ces problèmes?

Qu'en est-il de la gare de Châtelet où le hall est fermé depuis plusieurs années et dont l'état de délabrement est inquiétant?

03.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, monsieur Bayet, loin de moi la volonté de fermer des lignes, puisqu'à l'issue du plan d'investissement que j'ai défendu devant le gouvernement, la Belgique comptera 100 kilomètres de voies ferroviaires supplémentaires. Aujourd'hui, à la différence de législatures précédentes, quatre gares ont été ajoutées au cours des cinq dernières années. Bientôt, il y en aura une de plus à Anderlecht.

Ces faits traduisent ma volonté et celle du gouvernement de redéployer le transport ferroviaire. Si je prends la région de Charleroi, je dois rappeler que nous avons pris d'importantes décisions, ainsi qu'en témoigne le projet "AnGeLiC" (Anvers-Gand-Liège-Charleroi). De même, nous avons opté pour un investissement de 19 millions d'euros dans la gare de Charleroi pour servir l'intérêt des voyageurs. Nous avons lancé le billet intégré. Ces différentes mesures bénéficient tant à la ville qu'à la zone rurale. Demain, je vais me rendre sur le chantier situé entre Namur et Charleroi, où est en train d'être intégralement renouvelée une voie reliant Mariembourg et Couvin. Cela vous montre qu'aucune région n'est oubliée. Bien entendu, les miracles ne se font pas en un jour.

En ce qui concerne le document d'Infrabel, dès l'instant où le gouvernement a indiqué sa volonté de ne fermer aucune ligne, Infrabel a sollicité une étude auprès d'experts indépendants afin de fixer les montants nécessaires pour l'entretien et le maintien de capacités. C'est ce document de travail qui a fait l'objet d'une fuite. C'est ce document qui permet à la société de planifier ses travaux et d'élaborer son plan d'investissement pour la période suivante.

Voilà le cadre général dans lequel nous travaillons. Pour mettre un terme à des rumeurs qui sont trop souvent colportées, qui proviennent d'années antérieures, je vous invite à retenir ces 100 kilomètres de voies supplémentaires ainsi que l'installation de bientôt cinq gares.

J'en viens aux travaux qui concernent la desserte de l'aéroport de Charleroi. On observe que 20 à 25 % des gens qui prennent l'avion à Bruxelles utilisent le train, car septante-six gares sont connectées directement à l'aéroport. L'objectif est de faire de même avec celui de Charleroi. À cette fin, nous avons cherché plusieurs solutions.

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Il y avait notamment la possibilité de rouvrir une gare à Ransart. La solution qui a été retenue, c'est à partir de la gare de Fleurus. Au sujet du destin de cette desserte de l'aéroport de Charleroi via la gare de Fleurus, les évolutions futures de l'offre sur la ligne 140, dont ladite

03.02 Minister François Bellot: Na het aflopen van het investeringsplan dat ik bij de regering heb verdedigd, zal er in België 100 km extra spoorlijn aangelegd zijn. In vijf jaar tijd werden er vier treinstations geopend. Deze feiten tonen aan dat de regering en ikzelf het voornemen hebben om opnieuw in te zetten op het spoorvervoer. Verschillende van de genomen maatregelen komen rechtstreeks ten goede aan de regio Charleroi.

Zodra de regering haar voornemen te kennen gaf om geen enkele lijn te sluiten, heeft Infrabel een studie aangevraagd bij onafhankelijke deskundigen. Dit werkdocument is uitgelekt. Ik wil de geruchten de wereld uit helpen en ik verwijs dus naar wat ik zonet over het voornemen van de regering heb gezegd.

Er werd vastgesteld dat 20 tot 25 % van de mensen die in Brussels Airport het vliegtuig nemen, naar de luchthaven sporen. Er zijn dan ook verbindingen naar de luchthaven vanuit 76 stations. We willen hetzelfde voor Charleroi.

Uit verschillende oplossingen heeft men gekozen voor een verbinding via het station Fleurus. De toekomstige evolutie het aanbod op

desserte, sont intégrées dans les études menées dans le cadre de l'élaboration des prochains plans de transport qui entreront en application en décembre 2020. Cela a par ailleurs été expliqué lors du *roadshow* de la SNCB organisé en province du Hainaut, le 28 juin dernier. Ces développements d'offre sont liés au planning des travaux de la gare multimodale de Fleurus et, bien entendu, de l'offre TEC qui devra suivre la même cadence. Un autre combat devra être mené localement: c'est le TEC. Je ne suis pas rassuré mais ce n'est plus de mon ressort.

Dans l'état actuel du dossier, il s'agit de 2022 sous réserve de l'obtention du permis d'urbanisme. Je laisse à chacun sa responsabilité. Je ne suis pas là pour régler des problèmes commerciaux ou locaux. Je suis là pour organiser de la mobilité. Je rends chacun attentif sur sa part de responsabilité à assumer quand on vient avec de nouveaux projets. En outre, je peux vous assurer que la SNCB n'a actuellement aucune raison objective de réduire ni a fortiori de supprimer l'offre sur la ligne 140, que du contraire!

À propos des études relatives à l'offre de trains sur la ligne 131, la SNCB prend en compte et analyse attentivement toutes les remarques et suggestions qui lui ont été soumises. Elle présentera le résultat de ses études au printemps 2020 lors des *roadshows* sur son nouveau plan de transport 2020-2023.

Enfin, concernant votre question relative à la gare de Châtelet construite en 1911, la gare dispose d'espaces qui ne correspondent plus à l'exploitation ferroviaire d'aujourd'hui. Par souci d'efficacité, il a donc été décidé de dédier certaines zones à l'accueil des clients SNCB. Les autres parties du bâtiment sont malheureusement inutilisées. En 2011, la SNCB a aménagé un nouveau guichet et une salle d'attente accueillante plus proche du parking, et un système de caméras de sécurité a été installé. L'investissement global s'élevait à 200 000 euros.

La seconde phase indispensable pour le maintien du bâtiment était le renouvellement de la toiture et de la marquise. Ces travaux ont été réalisés en 2017 pour un montant de près de 600 000 euros. Le renouveau de la gare n'est envisageable qu'en lien avec une réflexion globale sur le quartier de la gare, l'objectif étant de le rendre plus attrayant avec une sécurité accrue au vu du vandalisme ambiant très embêtant et perturbant pour les gestionnaires.

De nombreuses rencontres ont déjà été organisées avec les responsables locaux, mais elles n'ont pas permis de dégager des perspectives à court terme.

03.03 Hugues Bayet (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je me réjouis de votre volonté politique de continuer à défendre le rail et la mobilité. J'espère qu'il en sera toujours de même dans le prochain gouvernement, que le MR soit ou pas dans la majorité.

Par contre, je reste quand même dubitatif sur ces documents qui sortent, qui ne sont que des documents techniques. Je ne vous ai pas demandé combien cette étude avait coûté. Mais on peut se demander pourquoi nous avons dépensé autant pour une analyse qui, en gros,

die lijn werd meegenomen in de studies voor de volgende vervoersplannen, die in december 2020 in werking zullen treden. Die aanpassingen van het aanbod hangen samen met de planning van de werken aan het multimodale station Fleurus en het TEC-aanbod, dat daaraan zal moeten worden aangepast. Zoals de zaken er nu voorstaan, zou dit voor 2022 zijn, afhankelijk van het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning. De NMBS heeft geen enkele reden om het aanbod op die lijn te beperken of te schrappen.

Het station Châtelet heeft niet langer voldoende ruimte voor de huidige spoorwegexploitatie. Sommige zones zijn bestemd voor het reizigersonthaal, terwijl de andere delen van het gebouw niet gebruikt worden. In 2017 werden het dak en de overkapping vernieuwd. Men wil het station en de omgeving aantrekkelijker maken en de veiligheid er verhogen.

Tijdens ontmoetingen met de lokale verantwoordelijken konden er geen perspectieven op korte termijn geboden worden.

03.03 Hugues Bayet (PS): Ik heb bedenkingen bij die technische documenten. Men kan zich afvragen waarom men zo veel betaald heeft voor een analyse die stelt dat men de mobiliteit in Charleroi ten gronde mag richten en dat de mensen zich dan wel uit de slag zullen trekken. Deze reflectie had deel moeten uitmaken van een globaal mobiliteitsplan.

nous dit qu'on peut casser la moitié de la mobilité à Charleroi, et les gens se débrouilleront. C'est quand même un peu court!

C'est une chose d'analyser les coûts de rénovation. Il aurait été préférable d'intégrer cette réflexion dans un plan global de mobilité. Je pense que vous devriez poser la question à la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir des gares SNCB en province de Luxembourg" (55000683C)

04 Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van de NMBS-stations in de provincie Luxemburg" (55000683C)

04.01 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, comme vous le savez, à l'heure où l'on appelle nos concitoyens à faire des efforts du point de vue de la mobilité – notamment en favorisant l'utilisation des transports ferroviaires –, pour le climat et la préservation de l'environnement, un nouveau coup dur est tombé récemment pour le rail en province de Luxembourg. En effet, l'annonce de la SNCB de réduire, dès le 5 août 2019, les heures d'ouverture des guichets de six de nos gares (Gouvy, Libramont, Marbehan, Marloie, Virton et Bertrix) sonne une fois de plus le glas de notre service public.

04.01 Mélissa Hanus (PS): De aankondiging van de NMBS dat de openingstijden van de loketten in een aantal gemeentes verkort zullen worden is opnieuw een zware klap voor het spoorvervoer in de provincie Luxemburg. Het gaat over de loketten in 6 van de 26 stations in Luxemburg.

Le 2 octobre 2017, la SNCB avait déjà adapté les horaires d'ouverture de 33 gares belges, diminuant ainsi l'emploi au sein du personnel et la présence en gare, avec pour conséquence la limitation des accès aux salles d'attente chauffées ou encore à des sanitaires, dans certains cas. Sur les 26 gares que compte notre province de Luxembourg, dont sept seulement disposent encore d'un guichet, six se verront donc bien contraintes de restreindre considérablement leurs horaires d'ouverture, voire de ne plus assumer de permanences le dimanche, pourtant jour de fortes fréquentations par les étudiants notamment.

Staan er banen op de helling in de spoorwegsector in Luxemburg? Hoe staat het met het moratorium op de sluiting van loketten tot 2020? Welke personele middelen zullen er worden behouden om de reizigers in geval van vertraging, wijzigingen, enz. te informeren? Overweegt u te werken met loketten 'van de volgende generatie' zoals die in het station van Namen? Hoe denkt de NMBS nieuwe reizigers aan te trekken als het dienstverleningsaanbod wordt afgebouwd?

Monsieur le ministre, des emplois sont-ils concrètement menacés dans le secteur du rail en province du Luxembourg? Doit-on craindre pour la fermeture complète de guichets ou de gares à l'avenir? Quid du moratoire que vous aviez décrété sur les fermetures jusqu'en 2020? À quel service pour le citoyen faut-il s'attendre après 2020?

Avez-vous prévu un moyen humain pour aiguiller et conseiller les usagers du rail en gare lors d'éventuels retards, modifications ou suppressions de trains? S'il échet, entendez-vous généraliser aux gares luxembourgeoises le nouveau concept d'accueil, d'information, de conseil et de vente que la SNCB a récemment inauguré en gare de Namur via ses guichets nouvelle génération? Comment vous y prendrez-vous? Dans quels délais? Enfin, comment la SNCB compte-t-elle attirer une nouvelle clientèle en réduisant les services offerts aux voyageurs?

04.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la SNCB n'est pas en train de réduire son offre de trains ni ses services envers ses clients. Au contraire, elle ne cesse de transporter toujours plus de voyageurs dans ses trains. Son offre a encore été augmentée de 5 % lors de la mise en œuvre du dernier plan de transport. En effet, en 2017, nous avons connu une augmentation de 3,4 % de voyageurs, en 2018 de 3,7 % et depuis le début de l'année, nous

04.02 Minister François Bellot: De NMBS bouwt haar dienstverleningsaanbod niet af. In tegendeel, het aanbod werd met de uitvoering van het jongste vervoersplan uitgebreid met 5 %. De voorbije drie jaar is het aantal reizigers gestaag

dépassons les 4 % malgré des adaptations aux guichets.

Comme elle l'a expliqué aux bourgmestres concernés, la SNCB insiste sur le fait que sa décision d'adapter les heures d'ouverture de certains guichets était une décision rationnelle car il est un fait que sept billets de trains sur dix sont achetés via des canaux digitaux et que dans certaines gares, le nombre de clients s'adressant au guichet est devenu marginal.

Une gare qui a été une des premières à réduire l'ouverture des guichets est celle de ma commune. Il faut savoir se faire violence. J'ai l'occasion de passer souvent dans la gare et je n'ai jamais constaté le moindre souci. Durant un dimanche après-midi, le guichetier vendait en moyenne deux tickets dans une gare où passent plusieurs centaines de personnes par jour. La question est de savoir si c'est bien là qu'il convient de maintenir du personnel. Je répète qu'il ne s'agit pas de fermetures de gares ni de guichets. Il s'agit d'adapter les horaires.

Par ailleurs, je tiens à rappeler que le moratoire sur la fermeture des guichets est toujours en place jusque 2020. Après, il reviendra au prochain gouvernement de décider, via le contrat de gestion.

La SNCB suit donc les habitudes d'achat de ses clients et développe son offre de services en fonction des choix de ces derniers.

J'en viens à vos questions relatives au concept de guichet de nouvelle génération à Namur. La SNCB y a inauguré un nouvel espace d'information et de vente qui propose à sa clientèle des guichets décroissonnés, modernes, clairs et didactiques, ayant pour objectif d'encore mieux servir ses clients. Ce nouveau concept a été très bien accueilli par les clients: les retours et les commentaires sont très positifs. Il s'agissait d'un projet pilote. Il sera amené à être étendu. Ces nouveaux guichets sont ouverts et privilégient le contact personnel et humain, avec une évolution du rôle du guichetier vers celui de guide de mobilité. Les membres du personnel iront à la rencontre des voyageurs au sein de ce nouvel espace. Ceux-ci recevront des conseils et des informations sur mesure concernant leur voyage en train. Les collaborateurs de la SNCB voient ainsi leur rôle de service au client se renforcer.

Ces guichets nouvelle génération cadrent avec la volonté de la SNCB d'offrir un accueil convivial dans des gares fonctionnelles, en partant prioritairement de besoins et attentes des voyageurs. Au cours des prochaines années, ce nouveau concept sera mis en œuvre dans une vingtaine d'autres grandes gares. Namur a eu la primeur.

04.03 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre je vous remercie pour ces précisions et pour les détails de votre réponse.

Il reste selon moi une question à laquelle vous n'avez pas répondu. Il s'agit de l'accès à ces gares en dehors des heures d'ouverture pour les personnes qui n'auraient pas la digitalisation dans leur culture ou leur éducation. Je pense notamment aux personnes âgées. J'attire votre attention sur ce point pour l'avenir.

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

gestegen. Het aanpassen van de openingsuren van bepaalde loketten was een logische beslissing omdat zeven van de tien treintickets tegenwoordig via een digitaal kanaal worden aangekocht.

Het gaat niet over de sluiting van stations of loketten maar over de aanpassing van de dienstregelingen. Het moratorium op de sluiting van de loketten geldt nog steeds tot 2020. Daarna is het aan de volgende regering om daarover via het beheerscontract een beslissing te nemen.

De NMBS volgt dus het aankoopgedrag van haar klanten op en bouwt haar dienstenaanbod in functie van hun keuzes uit.

In Namen heeft de NMBS een nieuwe informatie- en verkoopruimte in gebruik genomen, waarin er aan de klanten open en moderne loketten worden aangeboden, die het persoonlijke en menselijke contact bevorderen. Daarbij evolueert de rol van de loketbedienden meer naar die van mobiliteitsgids en dienstverlener voor de klanten. Dit proefproject, dat goed onthaald wordt, zal ongetwijfeld worden uitgebreid tot een twintigtal grote stations.

04.03 Méliissa Hanus (PS): Dan blijft er nog de kwestie van de toegang tot die stations buiten de openingsuren voor de personen, met name bejaarden, die door hun cultuur of opleiding niet met de digitalisering vertrouwd zijn.

05 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken van het stationsproject Gent-Sint-Pieters" (55000688C)

05 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement du projet de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000688C)

05.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, het station Gent-Sint-Pieters is al verschillende keren het voorwerp geweest van vragen in deze commissie. De renovatie ervan is dan ook een project dat teruggaat tot 2004. Als het meezit, zal het project volgens de planning – er zijn al wat vertragingen geweest – eindelijk kaar zijn in 2027. Men zal er dan 23 jaar over gedaan hebben.

U kent de historie. In 2010 werd begonnen aan de eerste fase van de werken, voor de sporen 8 tot en met 12. Die fase werd afgerond in 2017. In 2015 zou worden gestart met de tweede fase, voor de sporen 7 tot en met 1, met de bedoeling het volledige project af te ronden in 2020. De offerte voor die tweede fase bleek echter te duur, waardoor een nieuwe overheidsopdracht werd uitgeschreven en kostbare tijd verloren is gegaan.

De NMBS was van plan de overkapping van de eerste sporen weg te laten, als een besparingsmaatregel, maar daar werd zeer terecht tegen geprotesteerd door de stad Gent. De burgemeester van Gent heeft in de gemeenteraad van september laten weten dat door de NMBS een traject wordt uitgezet met de ambitie om tegen eind dit jaar tot een nieuw ontwerp voor een volwaardige overkapping te komen, wat op zich een goede zaak is. De nieuwe plannen worden binnen het beschikbare budget verder geoptimaliseerd, zo klinkt het bij de NMBS. Volgend jaar zou de nieuwe aanvraag ingediend moeten worden. De deadline voor de volledige renovatie ligt op dit moment, luidens de NMBS, in 2027. In maart werd in het Parlement nog beslist om het Rekenhof een audit te laten opstarten rond het project Gent-Sint-Pieters.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen.

U liet eerder in deze commissie weten dat er 85 miljoen euro was begroot voor de eerste fase van de werken, inclusief de uitrusting. Kunt u ondertussen een definitieve kostprijs geven voor fase 1 van de werken? Zijn die binnen het geraamde budget gebleven?

Wat was de kostprijs van de oorspronkelijke offerte voor fase 2, die werd afgekeurd? Wat is het beschikbare budget voor fase 2 van de werken?

Kunt u bevestigen dat de streefdatum voor de renovatie van Gent-Sint-Pieters 2027 blijft? Kunt u een gedetailleerde timing geven van de verschillende stappen die nog moeten worden ondernomen voor fase 2 van het project?

Wanneer verwacht u de resultaten van de audit van het Rekenhof?

05.02 Minister **François Bellot**: Collega, over budget- en projectkosten communiceert de NMBS liever niet, gelet op het onderzoek bij het Rekenhof, dat nog loopt. Nadat dit onderzoek afgerond is en het verslag doorgezonden is naar deze commissie kunnen vragen daarover opnieuw aan bod komen.

05.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La gare de Gand-Saint-Pierre est en cours de rénovation depuis 2004 déjà. Les travaux devraient s'achever en 2027. Le projet a été retardé parce que la deuxième phase des travaux s'est révélée trop coûteuse et qu'une nouvelle procédure de marché public a dû être lancée. En mars, le Parlement a décidé de faire réaliser un audit par la Cour des comptes.

Quel est le coût définitif de la première phase des travaux? Se situe-t-il dans les limites du budget prévu? Quel est le coût de l'offre initiale pour la deuxième phase? Quel est le budget disponible pour cette phase? La fin des travaux reste-t-elle prévue pour 2027? Le ministre peut-il fournir un calendrier plus détaillé? Quand les résultats de l'audit sont-ils attendus?

05.02 François Bellot, ministre: La SNCB préfère ne pas communiquer sur le coût en raison de l'enquête menée actuellement par la Cour des comptes.

Mits de vergunning tijdig verkregen wordt, blijft het de bedoeling de opdracht in 2020 te gunnen, zodat de ondernemer de werken zo snel mogelijk kan opstarten. De streefdatum voor het einde van de werken aan het station is eind 2027, onder voorbehoud van mogelijke obstakels als juridische procedures en onvoorziene omstandigheden.

05.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit kort antwoord.

Ik heb er alle begrip voor dat een aantal elementen dat het voorwerp uitmaakt van een onderzoek door het Rekenhof op dit moment nog niet kan worden besproken.

Het is goed dat u, zij het onder voorbehoud, de streefdatum van 2027 bevestigt. Dat is natuurlijk ver in de toekomst, en onvoorziene omstandigheden kunnen zich altijd voordoen, zeker bij dit project, zoals het verleden al heeft uitgewezen. Ik ben er dus niet zo gerust op.

Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag of u een indicatie kunt geven wanneer het rapport van het Rekenhof klaar zal zijn, zodat wij dat kunnen bespreken?

05.04 Minister François Bellot: Ik weet het niet. Ik heb die vraag aan mijn medewerkster gesteld, maar wij hebben geen datum.

De **voorzitter:** Zij kan die informatie opzoeken en dan kunt u die informatie later aan ons geven?

05.05 Minister François Bellot: U kunt die informatie opvragen bij het Rekenhof.

De **voorzitter:** Oké, wij kunnen die vraag stellen via het secretariaat.

05.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik zal het op die manier doen.

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

06 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Gokreclame in treinstations" (55000689C)

06 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La publicité pour les paris dans les gares ferroviaires" (55000689C)

06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, gokken wordt steeds meer een probleem in onze samenleving. Ik ga daar niet dieper op in, want dat is eerder een discussie voor een andere commissie.

Wel is het zo dat de Hoge Gezondheidsraad geadviseerd heeft om

Si l'on obtient le permis à temps, on envisage toujours d'adjuger le marché en 2020 et de terminer les travaux pour la fin de 2027, pour autant que des procédures juridiques ou des circonstances imprévues n'entraînent pas de retards.

05.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il s'est avéré par le passé que des circonstances imprévues peuvent toujours se produire. Je ne suis donc pas trop confiant. Quand le rapport de la Cour des comptes sera-t-il terminé?

05.04 François Bellot, ministre: Je l'ignore.

05.05 Minister François Bellot: On peut s'informer auprès de la Cour des comptes.

La **présidente:** Nous pourrions faire la demande par l'intermédiaire du secrétariat de la commission.

06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les jeux de hasard constituant un problème croissant, le Conseil Supérieur de la Santé a recommandé la prise de mesures pour en réduire l'attrait. Dans

maatregelen te nemen die de aantrekkingskracht van gokken verlagen, bijvoorbeeld het verbieden van reclame. Op dat punt zijn er al maatregelen genomen, bijvoorbeeld met het KB van 25 oktober 2018 dat intussen in werking is getreden. Dat KB verbiedt gokreclame tijdens live sportwedstrijden en bepaalde tv-programma's die zich richten op jongeren.

Voor onze fractie gaat dat echter niet ver genoeg. Ondertussen gaan bepaalde gokbedrijven al verder dan wat hen wettelijk wordt opgelegd. Zo heeft bijvoorbeeld de sectororganisatie BAGO besloten om geen reclame meer te maken op radio, tv en in gedrukte media vanaf 1 januari 2020. Dat is natuurlijk een goede zaak.

Mijnheer de minister, u bent bevoegd voor de NMBS die eigenlijk een enorm reclameplatform heeft met de borden die opgesteld staan in de 50 belangrijkste stations. Wekelijks kunnen daarmee 7,1 miljoen pendelaars en consumenten worden bereikt. Via de dochteronderneming Publifer worden deze reclamepanelen ook effectief verhuurd.

Wij lezen heel specifiek op de website van de NMBS dat zij dit als een reclametool beschouwt waarmee ook jongeren bereikt worden. Ik citeer: "De memorisatiegraad van deze netwerken is onklopbaar en bovendien bereiken ze erg goed jongeren, de actieve bevolking en de hogere klassen". Ook de gokbedrijven weten dat want we zien gokreclame hangen in de verschillende treinstations van de NMBS.

De MIVB heeft gelukkig al het goede voorbeeld gegeven. Zij heeft beslist om nergens nog reclame te maken voor gokbedrijven, niet op het rollend materieel noch in haar stations. Het standpunt van onze fractie is dat de NMBS dat voorbeeld zou moeten volgen.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over het verbieden van gokreclame in treinstations?

Zal de NMBS maatregelen nemen aangezien een aantal gokbedrijven zichzelf al strengere regels oplegt dan de huidige wettelijke beperkingen?

Is de NMBS bereid een beleid rond maatschappelijk verantwoord adverteren op te zetten en een ethisch charter op te maken zoals de MIVB dat doet?

Hoeveel omzet genereert de NMBS jaarlijks via gokreclame? Wat is het aandeel van de reclame voor gokbedrijven in de reclame-inkomsten van de treinstations?

06.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Vandenbroucke, de NMBS laat mij weten dat Publifer de regels volgt die haar worden opgelegd.

Bij elke nieuwe aanvraag wordt het product dat wordt aangeboden onderzocht. Wanneer het om gokreclame gaat, worden de legale vermeldingen, zoals "Play safe" en "21+", aangebracht.

Ik herhaal dat Publifer, die een concessieovereenkomst tot en met 31 december 2021 heeft, lid is van de Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame. Door lid van de JEP te worden, verklaart het bedrijf akkoord te gaan met de uitspraken van de JEP en dat het bedrijf ze

l'intervalle, la publicité pour les paris a déjà été interdite pendant les compétitions sportives en direct et entre les programmes télévisés destinés aux jeunes.

Publifer, une filiale de la SNCB, dispose d'une vaste plate-forme publicitaire dans les gares, qui permet d'atteindre 7,1 millions de navetteurs et de consommateurs chaque semaine. Sur son site Internet, la SNCB vante également cet outil publicitaire permettant, entre autres, d'atteindre les jeunes. Dans un grand nombre de gares, nous sommes donc confrontés à de la publicité pour les paris.

La STIB a décidé de ne plus autoriser la publicité pour les paris. Que pense le ministre de l'instauration d'une telle interdiction à la SNCB? La SNCB va-t-elle, comme la STIB, mettre en place une politique publicitaire socialement responsable et élaborer une charte éthique en la matière?

Quelles sont les recettes de la publicité pour les paris dans les gares?

06.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB nous informe que Publifer respecte toutes les règles. Chaque campagne publicitaire fait l'objet d'un examen approfondi. Dans le cas des publicités pour les paris, les informations obligatoires telles que *Play safe* et *21+* doivent être mentionnées. Publifer a un contrat de concession jusqu'au 31 décembre 2021 et est membre

zal respecteren.

De NMBS herhaalt dat ze wel degelijk de nodige maatregelen treft om publiciteitscampagnes te controleren. Sommige campagnes zijn enkel na 18.00 uur toegelaten.

De boodschappen die de NMBS op haar domein niet toelaat, zijn politieke boodschappen, reclame die in strijd is met de goede zeden, religieuze boodschappen, producten die ten opzichte van de NMBS concurrentieel zijn en campagnes die schade aan het imago van de NMBS kunnen toebrengen.

De voorbije jaren werden jaarlijks een tiental campagnes geweigerd, zoals bijvoorbeeld de campagne van een gokbedrijf die een afbeelding van een vrouw in bikini gebruikte en van een vervoerplatform dat op het ogenblik van de aanvraag geen duidelijk wettelijk kader had.

De NMBS neemt, ten slotte, akte van het feit dat de publieke reclameregies RMB en VAR de goksector blijven aanvaarden.

Ik zie dan ook geen reden om de gokreclame te verbieden. Indien wij gokreclame willen verbieden, moet dat verbod ruimer worden bekeken dan enkel bij de NMBS.

Aangezien Publifer een naamloze vennootschap van privaatrecht is die op een erg concurrentiële markt actief is, is het volgens Publifer niet opportuun over haar inkomsten te communiceren. Die info kan voor andere spelers op de reclamemarkt immers van groot nut zijn.

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

Ik betreur dat u zegt dat er geen reden is om gokreclame in treinstations te verbieden of als dat zou moeten gebeuren, dat dit dan breder moet worden bekeken.

Ik wil u erop wijzen dat er wel degelijk al initiatieven zijn genomen. Ik verwijs naar het koninklijk besluit over het beperken van gokreclame op televisie en naar de MIVB, die gokreclame op haar bussen en trams en in de metro- en busstations voortaan weigert.

Bekijk het advies van de Hoge Gezondheidsraad. Gokreclame heeft een grote impact en verleidt effectief meer en meer mensen om te gokken, wat kan leiden tot grote problemen, in het bijzonder bij jonge mensen. Aangezien jonge mensen tot de belangrijkste klanten van de NMBS behoren, wil ik u oproepen om uw mening daarover te herzien, om u te informeren over de negatieve impact van gokreclame en om uw verantwoordelijkheid te nemen en aan de NMBS te vragen om onmiddellijk te stoppen met het aanvaarden van gokreclame in de treinstations, niettegenstaande dat deze voor inkomsten kan zorgen.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor rolstoelgebruikers" (55000690C)**
- **Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations**

du Jury d'Éthique Publicitaire. Certaines campagnes ne sont autorisées qu'après 18 heures. Les messages politiques, les publicités contraires aux bonnes mœurs, les messages religieux, la publicité de concurrents de la SCNB et les campagnes publicitaires portant atteinte à son image ne sont pas autorisés. Ces dernières années, une dizaine de campagnes ont été refusées. Les régies publicitaires publiques continuent également d'accepter les publicités pour les paris. Une interdiction de ce type de publicité doit donc être envisagée dans un cadre plus large que celui de la seule SNCB.

Il n'est pas opportun de communiquer sur les recettes dans un marché très concurrentiel.

06.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je déplore que la SNCB ne voie toujours pas de raison d'interdire la publicité pour les paris dans les gares. J'espère que le ministre prendra sa responsabilité et demandera à la SNCB de cesser immédiatement une telle publicité, quels que soient les revenus.

voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001142C)

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reserveringsregeling voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001152C)

07 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en fauteuil roulant" (55000690C)

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux voyageurs à mobilité réduite" (55001142C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de réservation pour les voyageurs à mobilité réduite" (55001152C)

07.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, op 18 september schreef mijn stadsgenoot Kurt Vanhauwaert een opiniestuk in een Vlaamse krant waarin hij uitlegt wat zijn ervaringen als rolstoelgebruiker zijn, in het bijzonder als treinreiziger.

Hij klaagt aan dat de rolstoeltoegankelijkheid van de treinen en stations in België veel te wensen overlaat en de cijfers geven hem daarin ook gelijk. Slechts 132 van de 554 stations zijn toegankelijk, wat wil zeggen dat een rolstoelgebruiker er mits assistentie van de NMBS de trein kan nemen. Het streefdoel van de NMBS is om jaarlijks 10 stations toegankelijk te maken, waarmee we in 2030 nog niet aan de helft van toegankelijke stations zullen komen. Ik vergelijk dat met de ambitie in Nederland, waar in 2025 99 % van alle stations toegankelijk zullen zijn.

Ik stel u daarover graag de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is de totale kostprijs, als die al ooit berekend is, van het rolstoeltoegankelijk maken van alle treinstellen en stations in België?

Hoeveel middelen worden voor de komende jaren uitgetrokken door de NMBS voor het toegankelijk maken van treinen en stations?

In bemande stations is personeel beschikbaar om rolstoelgebruikers in en uit de trein te helpen. Voor onbemande stations zijn de mobiele teams in het leven geroepen. Kunt u een overzicht geven van het aantal VTE's binnen de mobiele teams en het aantal onbemande stations?

Klopt het dat de bestelde nieuwe M7-treinstellen niet over een verlaagde vloer zullen beschikken zoals de Desirotoestellen, waardoor het in- en uitstappen voor rolstoelgebruikers moeilijk zal verlopen, of worden hiervoor andere oplossingen voorzien?

07.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de toegankelijkheid van de stations is dramatisch voor mensen met een beperking. Slechts één op de vier stations is toegankelijk voor mensen met een beperking. Tien à vijftien stations komen er per jaar bij, waardoor er nog veertig jaar nodig zal zijn om alle stations toegankelijk te maken voor alle reizigers. Ook de meeste treinen zijn nog niet uitgerust om mensen met een beperkte mobiliteit te vervoeren, laat staan om hen de kans te geven om zelfstandig gebruik te maken van de trein.

Daarnaast is het voor mensen met een beperkte mobiliteit nodig om te reserveren. In 41 stations kan dat drie uur op voorhand, in 132 stations moet dat 24 uur op voorhand gebeuren, in de overige

07.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Un utilisateur de fauteuil roulant ne peut prendre le train avec l'assistance de la SNCB que dans 132 des 554 gares ferroviaires. Au rythme des objectifs de la SNCB en la matière, nous n'atteindrons même pas la moitié des stations accessibles d'ici 2030, alors qu'aux Pays-Bas, 99 % de toutes les gares devraient être accessibles d'ici 2025.

Quel est le budget nécessaire pour rendre tous les trains et toutes les gares de Belgique accessibles aux personnes en fauteuil roulant? Quels moyens la SNCB consacrera-t-elle à l'accessibilité des trains et des gares dans les années à venir? Le ministre peut-il fournir un aperçu du nombre d'ETP employés dans les équipes mobiles d'assistance aux utilisateurs de fauteuils roulants et du nombre de gares sans personnel? Est-il exact que les nouvelles rames M7 ne seront pas équipées d'un plancher surbaissé comme les rames Desiro? D'autres solutions sont-elles prévues dans de tels cas?

07.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Une gare sur quatre seulement est accessible aux personnes à mobilité réduite. Chaque année, 10 à 15 gares viennent s'y ajouter. En d'autres termes, il faudra attendre encore 40 ans pour que toutes les gares du pays soient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les trains ne sont pas non plus systématiquement équipés afin de permettre le transport de personnes à mobilité

stations is het helemaal niet mogelijk om met een rolstoel op te stappen. Het openbaar treinvervoer biedt voor hen geen enkele flexibiliteit en indien een trein geannuleerd wordt, door externe problemen of een fout bij de NMBS, moeten zij meestal ellenlang wachten om een alternatief aangeboden te krijgen.

Ik heb daarover een aantal vragen, mijnheer de minister.

Deelt u de mening dat de trein niet toegankelijk genoeg is voor mensen met een beperking?

Welke stappen onderneemt u om stations en treinen zo snel als mogelijk toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers? Wanneer verwacht u dat die reizigers weer zonder problemen kunnen gebruikmaken van de trein? Welke stations zullen tegen 2020 assistentieverlening kunnen aanbieden?

Vindt u dat wij mensen met een beperkte mobiliteit de nodige middelen moeten aanreiken zodat zij de kans krijgen om zelfstandig de trein te nemen? Welke concrete stappen zet u daarvoor?

Wordt in het aankoopbeleid van treinen voldoende aandacht besteed aan de toegang voor minder mobiele mensen? Zullen nieuwe treinstellen, zoals de Desiro's, op zo'n manier uitgerust zijn dat personen met beperkte mobiliteit zelfstandig kunnen opstappen, zonder te moeten gebruikmaken van assistentiepersoneel?

Op welke wijze is de reisinformatie betreffende de toegankelijkheid van treinen voor rolstoelgebruikers geregeld? Is het voor rolstoelgebruikers duidelijk waar de plaatsen en toiletten voor rolstoelgebruikers zijn?

07.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, steeds meer mensen met een beperking laten van zich horen. De schrijvende getuigenis van Kurt Vanhauwaert en Dorien Meulenijzer in *De Zevende Dag* maakte veel los bij de mensen. Ik dank u nogmaals voor uw antwoord, in de vorige commissievergadering, op mijn vraag over de toegankelijkheid van de treinen, maar mijn ongerustheid hebt u niet helemaal kunnen wegnemen.

Ik had het in mijn vorige vraag ook over de reserveringstermijnen, maar op dat onderwerp bent u toen niet verder ingegaan. Tot nu toe moeten reizigers met beperkte mobiliteit hun treinrit reserveren. Voor mensen met een beperking is het echter niet altijd in te schatten wanneer bijvoorbeeld een vergadering voor hun werk precies gedaan zal zijn.

Blijkbaar is het nog absurder bij vertragingen, afschaffingen of wanneer men een aansluiting mist. Men kan namelijk enkel ondersteuning krijgen in die bepaalde trein die men reserveerde, niet in een trein die toevallig sneller komt dan die waarvoor men reserveerde, niet in de trein na de afgeschafte trein en niet in een latere trein die men moet nemen omdat men een aansluiting niet haalde. Eigenlijk zegt de NMBS op die manier tegen de mensen met een beperking dat zij hun plan moeten trekken.

réduite. Les personnes se déplaçant en fauteuil roulant doivent réserver une assistance à l'avance. Dans 41 gares, cette réservation peut s'effectuer trois heures au préalable mais dans 132 gares, il faut s'y prendre 24 heures à l'avance. Dans les autres gares, il n'est tout simplement pas possible de prendre le train lorsqu'on est en fauteuil roulant.

La ministre pense-t-elle que l'accès des personnes handicapées au trafic ferroviaire peut être substantiellement amélioré? Quelles initiatives prend-elles pour rendre les gares plus accessibles? Quelles gares pourront proposer une assistance aux personnes à mobilité réduite d'ici 2020? Est-il tenu compte, au moment de l'achat de nouveaux trains, de leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, pour qu'elles puissent monter à bord de manière autonome? De quelles manières l'information aux voyageurs concernant l'accessibilité des trains est-elle organisée? Explique-t-on par exemple clairement où sont situées exactement les places et les toilettes pour les personnes en fauteuil roulant?

07.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les personnes à mobilité réduite doivent réserver leur voyage en train à l'avance. Il n'est pas toujours facile de déterminer à l'avance quel train on souhaitera ou on pourra emprunter. Je songe à une réunion qui se prolonge ou à une correspondance ratée parce que le train qu'on avait pris précédemment avait du retard. Et lorsqu'un train est supprimé, on se retrouve abandonné à son sort. En effet, l'assistance réservée à l'avance ne vaut que pour le train que l'on avait spécifiquement désigné.

La suppression de l'obligation de réservation dans les grandes gares constitue-t-elle une option? Combien de plaintes de voyageurs concernant l'obligation de réserva-

Ik heb voor u de volgende vragen.

Welke maatregelen zijn nodig om in de grote stations de reserveringsplicht af te schaffen?

Hoeveel reizigersklachten ontving de NMBS over de reserveringsplicht? Wat is de aard van de klachten?

Wat vindt u van de absurde situatie dat mensen met een beperkte mobiliteit geen volgende trein kunnen nemen wanneer hun gereserveerde trein geannuleerd of gemist werd?

Tot slot, welke maatregelen kan de NMBS volgens u nemen om deze situatie aan te pakken?

07.04 Minister **François Bellot**: Beste collega's, de NMBS spreekt met klem tegen dat zij tegen haar reizigers met beperkte mobiliteit "trek uw plan" zou zeggen. Om u een idee te geven hoe haar dienstverlening praktisch functioneert, nodig ik u uit het antwoord na te lezen dat ik gaf op de schriftelijke vraag nr. 3006 van collega Van den Bergh.

De NMBS nodigt u uit eens kennis te komen maken met haar B4U-team. Dat kreeg bijna vijftigduizend vragen om assistentie in 2018.

De NMBS beschikt over voldoende personeel om deze aanvragen te behandelen. Het is dan ook uitzonderlijk dat er geen oplossingen worden gevonden. Dit betekent dat de klant met beperkte mobiliteit bijna altijd zal kunnen reizen met de trein.

Wat het aantal klachten betreft dat de NMBS heeft ontvangen in verband met de vereiste dat deze reizigers moeten reserveren, biedt de indeling van de statistische gegevens van de NMBS jammer genoeg niet de mogelijkheid om zulke gerichte gegevens te genereren.

Op dit moment is ongeveer een derde van de stations uitgerust met hoge perrons. Enkel en alleen het op 75 centimeter brengen van alle perrons veronderstelt investeringskosten van minstens 640 miljoen euro, waarvan ongeveer 50 % ten laste van de NMBS en 50 % ten laste van Infrabel. Daarnaast moet in vele gevallen voorzien worden in de bouw van hellingen of liften, waardoor de totale kosten voor het integraal toegankelijk maken van alle stations meer dan 1 miljard euro zou bedragen.

De NMBS werkt op dit moment aan een oplossing zodat klanten met een beperkte mobiliteit meer info over de indeling van haar treinen kunnen krijgen.

De NMBS investeerde in de voorbije drie jaren gemiddeld 124 miljoen euro per jaar in haar stations, waarvan 24 miljoen euro in het vernieuwen en toegankelijker maken van de perroninfrastructuur.

De NMBS wil extra middelen inzetten om de integrale toegankelijkheid van de stations te verbeteren, met als doelstelling om tegen 2030 over integraal toegankelijke stations te beschikken voor minstens 85 % van de opstappende reizigers. Dit komt overeen met 246 van de

tion la SNCB a-t-elle reçues? Quelles initiatives la SNCB pourrait-elle prendre pour mettre un terme à cette absurdité qui est que l'on n'obtiendra pas d'assistance pour un train suivant si le train que l'on a réservé est annulé.

07.04 **François Bellot**, ministre: Tout d'abord, je tiens à souligner que la SNCB nie avec fermeté qu'elle abandonnerait à leur sort les voyageurs à mobilité réduite.

Dans la réponse fournie à la question écrite n° 3006 de M. Van den Bergh, vous trouverez davantage d'informations sur les services pratiques offerts. La SNCB invite la commission à venir faire connaissance de son service d'assistance "B for You". En 2018, la SNCB a reçu près de 50 000 demandes d'assistance. La SNCB dispose de suffisamment de personnel pour satisfaire ces demandes. L'absence de solution est l'exception. Les voyageurs à mobilité réduite pourront presque toujours voyager en train.

L'organisation des données statistiques de la SNCB ne permet pas de recenser le nombre de plaintes ayant trait à la réservation requise pour les voyageurs à mobilité réduite.

Actuellement, environ un tiers des gares disposent de quais rehaussés. Afin d'en équiper l'ensemble des gares, l'on aura besoin d'un budget d'au moins 640 millions d'euros. À cela s'ajoutent les coûts de la construction des rampes et des ascenseurs. Pour rendre accessible l'ensemble des gares, l'on aura donc besoin de plus d'un milliard d'euros.

554 stations die er vandaag zijn. Dit betekent belangrijke, bijkomende investeringen die onderhandeld dienen te worden in het kader van het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2020-2030.

Elke M7 krijgt een multifunctioneel rijtuig met voldoende comfortabele plaatsen voor rolstoelgebruikers en met een aangepast toilet. Voor de instaphoogte van de M7 moest bij de aankoop rekening worden gehouden met drie verschillende perronhoogtes in België – 28, 55 en 75 centimeter. Het multifunctionele rijtuig zal daarom een verlaagde deur hebben met een opstaphoogte van 72 centimeter. De reiziger zal die deur zelf kunnen openen. In combinatie met een hellend vlak in het rijtuig zal dit de hoogte herleiden tot 62 centimeter. Dit is een compromis tussen 55 en 75 centimeter, zijnde de perronhoogtes van meer dan de helft van alle perrons.

Wat rolstoeltoegankelijkheid van treinen betreft, herhaal ik dat assistentie voor reizigers in een rolstoel nodig zal blijven. Naast het hoogteverschil moet ook de horizontale opening tussen het perron en de trein veilig overbrugd worden.

La SNCB œuvre à une solution pour garantir aux voyageurs à mobilité moindre qu'ils disposeront de toutes les informations relatives à l'organisations de ses trains.

Au cours des trois dernières années, la SNCB a investi en moyenne 124 millions d'euros par an dans les gares, dont 24 millions d'euros pour la rénovation des quais et l'amélioration de leur accessibilité. La SNCB entend mettre en oeuvre des moyens supplémentaires pour améliorer l'accessibilité intégrale des gares, l'objectif étant d'avoir d'ici 2030 des gares avec une accessibilité intégrale pour au moins 85 % des voyageurs à l'embarquement. Les investissements nécessaires devront être négociés dans le cadre du nouveau plan d'investissement pluriannuel.

Chaque M7 disposera d'une voiture multifonctionnelle avec suffisamment de sièges confortables pour les personnes en fauteuil roulant et une toilette adaptée. Un compromis a dû être trouvé pour la hauteur d'embarquement de la M7, en tenant compte des trois hauteurs de quai différentes en Belgique. L'aide aux utilisateurs de fauteuils roulants continuera d'être nécessaire. Outre la différence de hauteur, l'ouverture horizontale entre le quai et le train doit également être franchie en toute sécurité.

07.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt om te duiden welke inspanningen er al geleverd zijn en om mee te delen dat de ambitie bestaat om meer te doen, wat op zich een goede zaak is. Een en ander valt echter onder het voorbehoud van een geslaagde onderhandeling over het meerjareninvesteringsplan voor de NMBS. In de afgelopen jaren hebben wij gemerkt hoe problematisch het kan zijn om een investeringsplan op te stellen met een lange tijdshorizon en met voldoende ambitie. De voorgaande regering is daarin alvast niet geslaagd. Laten wij hopen dat een volgende regering het wel kan.

07.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les améliorations projetées dépendront de la réussite des négociations sur le plan d'investissement pluriannuel, ce qui n'a pas toujours été évident ces dernières années. Je demande que les efforts soient poursuivis, parce que les transports publics doivent être accessibles à tous.

Ik kan alleen maar oproepen om onverdroten verder te gaan in het toegankelijk maken van onze stations en onze treinstellen. Het openbaar vervoer is namelijk van iedereen, wij betalen daar allen belastingen voor, dus ook mensen met een beperking. Het openbaar vervoer moet dan ook voor iedereen toegankelijk zijn.

07.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ben blij te vernemen dat de ambitie bestaat om de toegankelijkheid te verbeteren. Naar mijn mening moet dit heel kort opgevolgd worden. Als voorbeeld vernoem ik het station Antwerpen-Berchem, dat momenteel nog steeds niet toegankelijk is voor rolstoelgebruikers, die daardoor genoodzaakt zijn door te reizen naar station Antwerpen-Centraal, waar de overstaptijd korter is en waardoor rolstoelgebruikers heel vaak hun aansluiting missen en lang moeten wachten. Dat een station als Antwerpen-Berchem nog steeds niet rolstoeltoegankelijk is, is eigenlijk onaanvaardbaar. Daar moet werk van gemaakt worden. Veertig jaar wachten is onaanvaardbaar. Ook mensen met een beperking zouden zonder hindernissen moeten kunnen gebruikmaken van ons openbaar vervoer.

07.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb uw antwoord goed beluisterd, maar ik blijf mij afvragen waarom wij het mensen met een beperking zo moeilijk maken. Dikwijls kunnen mensen met een beperking niet het dichtstbijzijnde station gebruiken, aangezien slechts één op vier stations toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Daarnaast moeten mensen met een beperking in veel gevallen 24 uur op voorhand weten welke trein zij willen nemen. Indien zij die trein missen door een vertraging of een ander probleem, dan zitten ze vast, aangezien de reservering geldt voor die welbepaalde trein, maar niet voor een latere trein. Anno 2019 kan het toch niet dat een samenleving op die manier met haar burgers omgaat? Daarom vraagt de Groenfractie aan de volgende regering om versneld te investeren in het toegankelijk maken van treinen en stations voor mensen met een beperking.

Ik begrijp dat een reservering op dit moment nodig is; u deelde ons mee dat er 50.000 van dergelijke aanvragen zijn. Ik stel voor om de absurditeiten eruit te halen door ervoor te zorgen dat een aangevraagde reservering geldt voor een treintraject en niet voor een bepaalde trein.

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

08 Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante à la suite d'un incendie de deux anciennes locomotives" (55000716C)

08 Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het mogelijk vrijkomen van asbest door de brand in twee oude locomotieven" (55000716C)

08.01 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, il nous revient que le lundi 2 septembre 2019, deux anciennes automotrices hors service ont pris feu vers 19 h 30 sur une voie de garage de la gare de Schaerbeek Formation. Si le train n'était plus alimenté en courant et allait être détruit, des craintes demeurent quant à la présence éventuelle d'amiante et de chrome 6.

Le jeudi 5 septembre, une réunion extraordinaire du Comité de prévention et de protection au travail (CPPT) a eu lieu, à la demande des représentants des travailleurs. Il était en effet primordial de s'assurer de l'absence de substances nocives, étant donné l'impact que peut avoir sur la santé des travailleurs l'inhalation d'amiante et de

07.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Je suis heureuse d'apprendre qu'il existe une volonté d'améliorer l'accessibilité. Il est tout de même inacceptable qu'une gare telle que celle d'Anvers-Berchem, par exemple, ne soit toujours pas accessible aux personnes en chaise roulante! Les personnes handicapées devraient elles aussi pouvoir utiliser les transports publics sans entraves.

07.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): On ne facilite vraiment pas la vie des personnes handicapées. Souvent, elles ne peuvent pas se rendre à la gare la plus proche et doivent dans de nombreux cas savoir 24 heures à l'avance quel train elles prendront.

Qui plus est, leur réservation ne vaut que pour un train spécifique. Groen demande au prochain gouvernement d'accélérer les investissements dans l'adaptation des trains et des gares pour les personnes handicapées. Il convient également de veiller à ce qu'une réservation demandée s'applique à un trajet en train et non à un train spécifique.

08.01 Mélissa Hanus (PS): Op 2 september 2019 hebben twee oude buiten dienst gestelde motorstellen vuur gevat op een opstelspoor in het station Schaerbeek. Men maakt zich nog steeds zorgen over de mogelijke aanwezigheid van asbest en chroom VI. De werknemersvertegenwoordigers hebben op 11 september de voorzitter van het CPBW een brief gestuurd, waarin zij een aantal

chrome 6.

Le mercredi 11 septembre, du fait du flou persistant quant à la présence ou non d'amiante, les représentants des travailleurs ont adressé une lettre à la présidence du CPPT, faisant état des différents points qui demeurent sans réponse et extrêmement préoccupants.

À ce jour, aucune réponse n'a été apportée à cette lettre et l'absence d'amiante n'est toujours pas avérée. C'est pour le moins affligeant et inquiétant pour la santé des travailleurs de la SNCB.

Dès lors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes.

Avez-vous été informé d'une éventuelle présence d'amiante et de chrome 6 dans les automotrices qui ont brûlé à Schaerbeek le 2 septembre au soir?

Votre cabinet a-t-il connaissance de l'inventaire amiante de cette vieille motrice. Dans l'affirmative, pourrait-il communiquer le contenu?

Où en est le suivi de ce dossier par la SNCB?

08.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB réalise un programme de suivi préventif concernant la présence d'amiante à bord de son matériel roulant. Elle dispose d'inventaires amiante et effectue régulièrement des contrôles préventifs concernant la présence éventuelle de fibres dans l'air.

Jusqu'à présent, les rapports des analyses réalisées n'ont pas démontré la présence de fibres libérées.

En ce qui concerne la sécurité de son personnel qui travaille en atelier sur ces trains, dès qu'il s'agit de travaux à risque, toutes les mesures de protection nécessaires sont prises, notamment port de masque et de vêtements spécialisés et utilisation d'aspirateurs à filtre absolu qui permettent d'assurer un travail en toute sécurité et d'éviter toute dispersion.

En ce qui concerne spécifiquement l'atelier de Schaerbeek, il possède bien un inventaire et un programme de gestion "amiante bâtiments". Ces derniers sont gérés localement par l'atelier.

En ce qui concerne l'incendie de deux automotrices, aussi bien la SNCB que les services de secours ont effectué ou ont fait effectuer des mesures pour détecter la présence de fibres d'amiante dégagées lors du sinistre. Les premiers résultats connus en date du 9 septembre 2019 ont démontré l'absence de ces fibres. Il est important de faire remarquer qu'aussi bien pendant, qu'après le sinistre, aucun membre du personnel de la SNCB ou aucun tiers n'a été exposé au risque d'amiante sur place.

punten aangehaald hebben die nog steeds een bron van bezorgdheid zijn. Die brief bleef vooralsnog onbeantwoord en er is nog niet bewezen dat er geen asbest vrijgekomen is.

Heeft men u ingelicht over de mogelijke aanwezigheid van asbest en chroom VI in die treinstellen? Wat staat er vermeld op de asbestinventaris? Hoe staat het met de opvolging van dit dossier door de NMBS?

08.02 Minister François Bellot: De NMBS voert een preventieve follow-up van de aanwezigheid van asbest uit op haar rollend materieel. Het bedrijf beschikt over asbestinventarissen en controleert regelmatig de mogelijke aanwezigheid van asbestvezels in de lucht.

Zodra het personeel risicovol werk aan de treinen moet verrichten, worden alle veiligheidsmaatregelen getroffen.

De werkplaats in Schaarbeek beschikt over een inventaris en over een procedure om met asbest in de gebouwen om te gaan.

De NMBS en de hulpdiensten hebben na de brand metingen uitgevoerd om te bepalen of er tijdens het incident asbestvezels zijn vrijgekomen. De eerste resultaten, die dateren van 9 september, hebben uitgewezen dat er geen asbestvezels in de lucht zaten. Tijdens en na de ramp liep er niemand ter plaatse het risico aan asbest blootgesteld te worden.

08.03 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie

pour vos réponses et les précisions apportées.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betaalparkeren in Diest" (55000738C)

09 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Le stationnement payant à Diest" (55000738C)

09.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, momenteel is er aan het station van Diest een parking van de NMBS voor 600 voertuigen, terwijl in de praktijk op piekdagen wel voor 1.400 auto's naar een plaats wordt gezocht in de omgeving. Zeshonderd parkingplaatsen zijn dus te weinig als er voor wel 1.400 wagens een plaats wordt gezocht. Het resultaat is dat automobilisten parkeren waar mogelijk. Soms is dat ongeoorloofd, maar wordt het door de stad Diest oogluikend toegestaan. Soms is dat echter op plaatsen waar het niet altijd even veilig is. De NMBS heeft beslist om vanaf januari 2020 het parkeren op haar parking betalend te maken. De stad Diest vreest nu dat nog meer automobilisten ongeoorloofd zullen parkeren.

Er is ook goed nieuws. Eind vorig jaar werd er een akkoord gesloten tussen de NMBS, De Lijn, de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Diest voor de bouw van een nieuwe, bovengrondse parkeergarage die plaats zou bieden aan 1.260 voertuigen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouw van de nieuwe parkeergarage inzake tijdspad, budgetten, plannen en vergunningen?

Ten tweede, wat betreft de capaciteit van het gebouw. Er blijkt nu een behoefte van 1.400 parkeerplaatsen op piekdagen. Een garage bouwen voor 1.260 wagens is een stap in de goede richting, maar het zal nog steeds te weinig zijn. Kunnen de plannen eventueel nog worden aangepast, om de capaciteit te verhogen?

Ten slotte, de stad Diest is niet echt gelukkig met de plannen om het parkeren betalend te maken. Zal de NMBS dat eventueel heroverwegen en in gesprek gaan met de stad Diest om de plannen voor betaald parkeren eventueel te herzien?

09.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega, de NMBS zou van plan zijn om de parking van het station van Diest betalend te maken in het najaar van 2020. Volgens de NMBS zoeken zij momenteel, samen met de stad Diest, naar een correcte financiële verdeelsleutel. De NMBS streeft ernaar om door de plaatsing van een toegangscontrolesysteem een gegarandeerde parkeerplaats aan te bieden aan de abonnementshouders. Volgens de NMBS zorgt gratis parkeren immers snel voor een tekort aan beschikbare plaatsen voor onze reizigers. De NMBS zal ook zorgen voor een nieuwe fietsenstalling met 600 plaatsen, om meer reizigers te overtuigen van een modal shift.

De NMBS wil de fietsenparking toegankelijk maken voor de MOBIB-kaart en wil in de tarieven een onderscheid maken tussen

09.01 Frank Troosters (VB): La gare de Diest dispose actuellement d'un parking de 600 places alors qu'aux heures de pointe, c'est plutôt d'une capacité de 1 400 places dont on a besoin. Conséquence: les gens se garent n'importe où. Il s'agit de stationnements illicites parfois tolérés et parfois pas par la ville de Diest.

La SNCB a décidé de rendre payant le stationnement à partir de 2020. La ville de Diest craint à présent qu'un plus grand nombre de gens opteront pour un stationnement "sauvage".

À la fin de l'année dernière, l'on a décidé de construire un parking souterrain avec une capacité de 1.260 places. Quel est l'état actuel de ce projet? Le plan conçu pour ce parking pourra-t-il encore être adapté afin d'augmenter la capacité. Sous sa forme actuelle, en effet, il prévoit toujours trop peu de places. La SNCB ne ferait-elle pas mieux de retoquer complètement son système de stationnement payant?

09.02 François Bellot, ministre: Conjointement avec la ville de Diest, la SNCB cherche une clé de répartition financière juste pour le stationnement payant à partir de l'automne 2020. La SNCB tient à offrir à ses abonnés une place de stationnement garantie par l'intermédiaire du système de paiement. Elle construira également un nouveau garage à vélos avec une capacité de 600 places dans le but de persuader les voyageurs de changer de mode de déplacement.

treinreizigers en niet-treinreizigers.

Het project van een parking voor 900 plaatsen is niet opgenomen in het meerjareninvesteringsplan 2018-2022, dat tot en met 2020 goedgekeurd is door de huidige regering.

De vastlegging van de investeringsmiddelen voor de periode na 2020 wordt een belangrijke opgave voor de volgende regering.

09.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij te horen dat er gesprekken worden gevoerd met de stad Diest over het systeem van het betalend parkeren.

U hebt het over 900 plaatsen, maar dat zijn dus niet de 1.260 plaatsen waarover ik werd geïnformeerd. De capaciteit gaat er dus op achteruit.

Voor de bouw van het parkeergebouw is er dus nog geen garantie. Dit zal voor de volgende beleidsploeg zijn. Er kan dus ook nog geen timing worden meegedeeld.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "Le feroutage en Belgique" (55000752C)

10 Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het rail-routevervoer in België" (55000752C)

10.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le feroutage (transport de camion et de son chauffeur par rail) n'existe pas en Belgique. Considéré à l'échelle de l'Europe, ce service reste marginal et est essentiellement utilisé dans les cas où la route est difficilement praticable, pour traverser de grands obstacles naturels par exemple. Pourtant, la quatrième ligne de feroutage a été inaugurée le 6 novembre 2018, en France, à Calais – une ligne de 1 100 km. Le gouvernement français entend relancer ce mode de transport de marchandises afin de réduire ses émissions de CO₂.

Monsieur le ministre, l'urgence de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre nous invite à proposer des alternatives au transport par la route. Avez-vous déjà réfléchi à la mise en place d'un service de feroutage sur le rail belge? Si oui, quels investissements et quel budget cela nécessiterait-il? Avez-vous connaissance d'un projet transfrontalier ou européen à ce sujet? Le feroutage est-il, selon vous, une solution d'avenir pour le transport de marchandises?

10.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, le concept de feroutage, ou de route roulante, repose en effet sur le transport de camions complets, c'est-à-dire le tracteur, avec ou sans son

Le projet d'un parking de 900 places ne figure pas dans le plan d'investissement pluriannuel 2018-2022. Les investissements pour la période après 2020 devront être fixés en concertation avec le prochain gouvernement.

09.03 Frank Troosters (VB): Je me réjouis déjà qu'il y ait des discussions avec la ville de Diest au sujet du stationnement payant. Le ministre n'a évoqué que 900 places. C'est encore moins que ce que j'avais entendu. De plus, il n'y a apparemment toujours aucune garantie que le parking sera jamais construit.

10.01 Josy Arens (cdH): Rail-routevervoer, waarbij zowel de chauffeur als de vrachtwagen per spoor worden vervoerd, bestaat niet in België en wordt in Europa enkel toegepast als de weg moeilijk berijdbaar is. Nochtans werd de vierde rail-routelijn in november 2018 geopend in Calais. Frankrijk wil zo de CO₂-uitstoot beperken. De urgentie van het klimaatvraagstuk vereist dat we alternatieven zoeken voor het wegtransport.

Hebt u nagedacht over een rail-routedienst op het Belgische spoornet? Zo ja, welke investeringen zijn er daarvoor nodig? Bestaat er een grensoverschrijdend of Europees project in dat verband? Ziet u het rail-routevervoer als een toekomstgerichte oplossing voor het vrachtvervoer?

10.02 Minister François Bellot: Voor korte afstanden is rail-routevervoer economisch niet

conducteur, et sa semi-remorque, par chemin de fer. Les liaisons existantes traversent les Alpes en Suisse et en Autriche, ou parcourent de longues distances comme la traversée du nord au sud de la France. Ces modèles sont très largement subventionnés et répondent à un besoin particulier. Le ferroutage transalpin est ainsi fortement lié aux contraintes imposées au trafic de camions.

Si le ferroutage semble à première vue attractif dans le cadre d'une politique de transfert modal, il convient de prendre en compte le modèle économique lié à ce type de transport. Le ferroutage n'a pas de pertinence économique sur de courtes distances. Le conducteur est censé prendre sa pause durant le trajet par rail, qui nécessite plusieurs heures de transfert. Les coûts d'infrastructure et d'exploitation sont très importants.

Les terminaux doivent être conçus pour transborder horizontalement les semi-remorques sur des wagons spéciaux. L'investissement nécessaire à l'équipement d'un maillage de terminaux en Belgique n'a pas été chiffré mais resterait très onéreux au vu des exemples étrangers.

La demande de transport de marchandises en Belgique s'effectue principalement à courte distance et consiste essentiellement dans des volumes de transport intermodal conteneurisé, grâce à l'attractivité des ports maritimes belges.

Mon administration n'a pas connaissance d'une position de l'UPTF sur cette question. Le choix de la plupart des opérateurs de transport en Europe va vers le conteneur plutôt que le ferroutage.

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

Je sais qu'en Belgique, les distances sont courtes, mais nous devons néanmoins tout mettre en œuvre pour que tous les transports de marchandises qui doivent traverser notre pays pour se rendre ailleurs puissent profiter d'un tel service. Je sais que cela est coûteux, mais nous devons tout faire pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Le climat étant une de nos priorités, nous ne pouvons pas rester à l'écart de telles évolutions.

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

11 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorbrug in Oudegem" (55000758C)

11 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire d'Oudegem" (55000758C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het Vlaams Gewest heeft sinds enkele jaren plannen voor de opwaardering van de Dender met het oog op verkeer van binnenschepen tot 1.350 ton. Een knelpunt daarbij is de brug op spoorlijn 53 tussen Dendermonde en Schellebelle, die het vaarvenster van de Dender zowel in de hoogte als de breedte beperkt.

Deze Vlaamse toekomstplannen kunnen nochtans interessant zijn voor Infrabel, want in de onmiddellijke nabijheid bevindt zich de

rendabel. De vrachtwagenchauffeurs moeten pauze nemen tijdens de rit met de trein en de infrastructuur- en exploitatiekosten lopen hoog op. Er moeten terminals geïnstalleerd worden om de opleggers horizontaal over te slaan op speciale treinwagons. De investeringskosten werden bij ons niet berekend, maar het zou een dure zaak zijn.

Dankzij onze aantrekkelijke havens beperkt de vraag naar vrachtvervoer in ons land zich tot korte afstanden voor intermodale of containervrachten.

Mijn administratie heeft geen weet van een standpunt van de UPTF hierover. Europese transporteurs kiezen eerder voor containertransport dan voor rail-routevervoer.

10.03 Josy Arens (cdH): Voor alle goederentransporten door ons land zou er gebruikgemaakt moeten kunnen worden van een dergelijke dienst. Daar hangt een prijskaartje aan vast, maar het klimaat is een van onze prioriteiten en we moeten de uitstoot van broeikasgassen beperken door dit soort evoluties te omarmen.

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): La Région flamande souhaite revaloriser la Dendre pour le trafic des bateaux de navigation intérieure jusqu'à 1 350 tonnes. Toutefois, le pont surplombant la ligne ferroviaire 53 entre Termonde et Schellebelle limite la fenêtre de navigation en hauteur et en

gelijkgrondse spoorwegovergang 63 van dezelfde spoorlijn met de N406, de Oudegemsebaan. Deze overweg is bijzonder druk, want hij wordt gebruikt door doorgaand verkeer, door zwaar verkeer van de nabijgelegen industriezone en door NMBS-reizigers die alleen langs deze overweg van perron kunnen wisselen. Bovendien komt er binnenkort nog een gelijkgrondse kruising bij met een nieuwe fietssnelweg, die in aanbouw is. De veiligheidsrisico's zijn hier dan ook aanzienlijk.

Infrabel heeft reeds enkele jaren de intentie om alle gelijkgrondse overwegen af te schaffen. Daarom kan het interessant zijn om samen te werken met de Vlaamse Waterweg voor de bouw van een nieuwe brug voor het opwaarderen van de Dender en tegelijkertijd de gehele constructie in de buurt aan te pakken.

Op welke manier wil Infrabel die overweg ongelijkgronds maken? Wat zijn de denkpistes of wat ligt er in dat verband op tafel?

Heeft Infrabel reeds contact gehad met de Vlaamse Waterweg omtrent een mogelijke aanpassing van die Denderbrug?

Wat zijn de plannen van Infrabel en u als voogdijminister? Bent u bereid om de constructie van een opgehoogde spoorweg en aansluitende Denderbrug te overwegen als mogelijkheid voor toekomstige investeringsplannen?

11.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, volgens Infrabel is het aangewezen om het wegwerken van overweg 63 te bestuderen in combinatie met de ophoging van de spoorbrug over de Dender. Door het grote hoogteverschil zou een koker kunnen gebouwd worden ter hoogte van de huidige overweg, met beperkte inrijhellingen voor het wegverkeer. Op deze manier zouden al te ingrijpende wijzigingen in het stedelijk weefsel van Oudegem kunnen vermeden worden.

Infrabel heeft weet van een studie van de Vlaamse Waterweg waarin een hoger tonnage en doorvaarthoogte nagestreefd wordt. Tot op heden was er echter nog geen formeel contact. Verschillende partijen komen in aanmerking om een engagement op te nemen. Op deze manier zou er sprake kunnen zijn van gedeelde investeringskosten, waarbij ook het Agentschap Wegen en Verkeer en Waterwegen en Zeekanaal tussenkomen.

Infrabel laat mij weten bereid te zijn om mee te werken aan een haalbaarheidsstudie over dit project.

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

Het doet mij plezier te vernemen dat Infrabel bereid is mee na te denken over die piste en met de partners rond de tafel te gaan zitten. Ik hoop dat dit overleg binnen afzienbare tijd van start kan gaan, want het betreft toch altijd projecten op lange termijn, waarvoor het nuttig is om tijdig samen te zitten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

largeur. À proximité de ce pont se trouve le passage à niveau en surface 63 de la même ligne ferroviaire avec la N406, qui connaît un trafic particulièrement dense. Infrabel s'est fixé pour objectif de supprimer tous les passages à niveau en surface. Il pourrait être intéressant de collaborer avec la Vlaamse Waterweg en vue de la construction d'un nouveau pont dans le cadre de la revalorisation de la Dendre.

Comment Infrabel compte-t-il transformer ce passage à niveau? Des contacts ont-ils déjà été établis avec la Vlaamse Waterweg au sujet d'une adaptation de ce pont de la Dendre? Infrabel envisage-t-il une voie ferrée surélevée en combinaison avec un pont sur la Dendre?

11.02 **François Bellot**, ministre: Selon Infrabel, il s'indique d'examiner la suppression du passage à niveau 63 en parallèle avec le relèvement du pont ferroviaire sur la Dendre.

Une gaine pourrait être construite à la hauteur de l'actuel passage à niveau, avec des rampes d'entrée limitées pour le trafic routier. Infrabel a connaissance de l'étude de la Vlaamse Waterweg relative à une augmentation du tonnage et du tirant d'air. Aucun contact formel n'a encore eu lieu, mais Infrabel est tout à fait prêt à collaborer à une étude de faisabilité sur ce projet.

12 Samengevoegde vragen van

- **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55000759C)**

- **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problematiek inzake het creëren van een 'reddingsstrook' voor prioritaire diensten bij files" (55001009C)**

12 Questions jointes de

- **Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55000759C)**

- **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le problème de la création d'un "couloir de secours" pour les véhicules prioritaires en cas de files" (55001009C)**

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van een ongeval op de E40, al een tijdje geleden, ontstond er verwarring over de wegcode: in geval van ongevallen waarbij de autosnelweg versperd is, schrijft de wegcode voor dat de wagens op het linkerrijvak naar links moeten uitwijken en deze op de middelste rijstrook naar rechts, om alzo een noodvak te creëren. Dat lijkt iedereen logisch, maar het vreemde aan de situatie is dat enkel politie en douane op die manier door de files mogen laveren, tot grote ergernis van de Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers (VVB).

Mijnheer de minister, u liet via de pers weten dat u de ergernis van de brandweerlui begrijpt, wat ons plezier doet, en u beklemtoonde dat u de bizarre situatie hebt uitgeklaard bij de herziening van de wegcode. Dat geloof ik wel, maar ik vind het vreemd dat u stelt dat het hele dossier op de lange baan werd geschoven, omdat de Gewesten niet akkoord gingen met een aantal aanpassingen. Dat lijkt mij nogal vaag, vandaar enkele concrete vragen.

Welke Gewesten gingen niet akkoord met welke aanpassingen? Dat lijkt mij zeer belangrijk in deze fase.

Aangezien het dossier op de lange baan geschoven blijkt, stel ik toch de vraag hoe de ontwikkeling van dit dossier momenteel verloopt en of er al zicht is op wanneer deze absurde situatie uitgeklaard zal zijn.

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): En cas d'accident provoquant des encombrements de la circulation sur autoroute, le code de la route prévoit que les voitures circulant sur la bande de gauche doivent se déporter sur la gauche et que celles circulant sur la bande du milieu doivent se déporter sur la droite, afin de créer un couloir de secours. Ce qui est étrange, c'est que seul le personnel de la police et des douanes est autorisé à utiliser cet espace entre les files, au grand dam de l'association des pompiers volontaires flamands (Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers ou VVB).

Le ministre a souligné qu'il avait tenté de clarifier la situation lors de la révision du code de la route, mais a également indiqué que l'ensemble du dossier avait été renvoyé aux calendes grecques parce que les Régions s'opposaient à un certain nombre d'adaptations.

Quelles Régions n'étaient-elles pas d'accord? Quelles étaient les adaptations en question? Quand cette situation absurde sera-t-elle enfin débloquée?

12.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 26 september kregen de commissieleden een brief van de Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers, die oproept om een wettelijke basis te creëren voor een reddingstrook waarlangs hulpdiensten tijdens een interventie bij filevorming kunnen aanrijden. Op dit moment bestaat zo'n reddingstrook of de vorming ervan nog niet in ons land en wordt van weggebruikers enkel verwacht dat zij hulpdiensten de doorgang geven wanneer deze met sirenes en zwaailicht komen aangereden, hetgeen soms tot vertraging en gevaarlijke situaties leidt.

Daarnaast wordt in de brief ook het voorbeeld aangehaald van een

12.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le 26 septembre, les membres de la commission ont reçu une lettre de la VVB demandant la création d'une base légale pour la mise en place d'une voie de secours destinée aux services d'urgence en cas d'embouteillage. À l'heure actuelle, un tel système n'existe pas encore dans notre pays. Les usagers de la route ne sont censés laisser passer les

recente aanrijding met een brandweervoertuig – collega De Spiegeleer heeft er net naar verwezen – tussen de twee uiterst linkse rijstroken, waarbij het brandweervoertuig aansprakelijk werd gesteld.

De VVB vraagt daarom om artikel 59.12 van de wegcode, volgens hetwelk de bepalingen van artikel 7.1 – ik citeer: "Elke weggebruiker moet de bepalingen van de wegcode naleven" – niet gelden voor rijkswacht-, politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt, uit te breiden naar alle hulpdiensten zoals brandweer, ambulances en civiele bescherming. In de herziene versie van 19 oktober 2017 van omzendbrief 16/2006 van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep staat echter dat artikel 59.12 betrekking heeft "op het gebruik van alle prioritaire voertuigen, zoals ziekenwagens, brandweerwagens of de burger-auto's en andere auto's van de politie." Met andere woorden, de omzendbrief van het College van procureurs-generaal lijkt eigenlijk al te bevestigen wat de VVB vandaag vraagt.

Mijnheer de minister, ten eerste, bent u op de hoogte van bestaande buitenlandse voorbeelden waarbij het creëren van een reddingsstrook bij fileverkeer wettelijk verplicht is, zoals in Duitsland en Oostenrijk? Bent u er voorstander van om dit systeem in België in te voeren?

Ten tweede, waarom werd, ondanks de voormelde omzendbrief, de bestuurder van een brandweerwagen aansprakelijk gesteld voor een aanrijding die plaatsvond tijdens een interventie?

Ten slotte, in een reactie zei u dat u de situatie had uitgeklaard bij de herziening van de wegcode, maar dat, omdat de Gewesten niet akkoord gingen met een aantal aanpassingen, het hele dossier op de lange baan werd geschoven. Kunt u uitleggen op welke manier en met welke maatregelen u dit probleem wil oplossen?

[12.03] Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandembroucke, het slagen of niet slagen van een project is altijd een gedeelde verantwoordelijkheid. Het is echter geen geheim dat een verschillende visie met betrekking tot de bevoegdheidsverdeling als gevolg van de zesde staatshervorming tussen de Gewesten en de federale overheid de zaken niet gemakkelijker heeft gemaakt.

Ik ben op de hoogte van het bestaan van onder meer de *Rettungsgasse* in Duitsland. Zoals al meermaals aangegeven op vrijwel identieke parlementaire vragen herhaal ik dat de werkgroep die een herziening van het verkeersreglement heeft voorbereid een soortgelijk systeem heeft voorgesteld.

De aansprakelijkheden naar aanleiding van een ongeval worden bepaald op basis van de feitelijke omstandigheden waarin het ongeval heeft plaatsgevonden. Waarom in het geval waarnaar u verwijst de bestuurder van een brandweerwagen aansprakelijk werd gesteld, weet ik niet. Het is aan de rechter om dat te beoordelen.

Het feit dat de herziening van de wegcode er uiteindelijk niet is gekomen, betekent echter niet dat prioritaire voertuigen met een

services d'urgence que si les sirènes et gyrophares sont allumés. Cela peut entraîner des retards et même conduire à des situations dangereuses.

LA VVB demande donc que l'article 59.12 du code de la route soit étendu à tous les services d'urgence tels que les pompiers, les ambulances et la protection civile. Toutefois, la version révisée du 19 octobre 2017 de la circulaire 16/2006 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel stipule que l'article 59.12 concerne l'utilisation de tous les véhicules prioritaires tels que les ambulances, les voitures de pompiers ou les véhicules banalisés et autres véhicules de la police.

Le ministre a-t-il connaissance d'exemples étrangers, en Allemagne et en Autriche par exemple, où la création d'une bande de secours en cas de formation de files est une obligation légale? Est-il favorable à l'idée d'instaurer ce système chez nous également? Pourquoi le conducteur d'un véhicule de pompiers a-t-il encore été tenu pour responsable d'une collision survenue pendant une intervention, récemment, et ce malgré la circulaire en question?

[12.03] François Bellot, ministre: La réussite ou l'échec d'un projet est toujours une responsabilité partagée. Nul n'ignore, cependant, qu'une divergence de vues en matière de répartition des compétences entre les Régions et l'État fédéral à la suite de la sixième réforme institutionnelle n'a guère simplifié la situation.

Je connais le concept de la *Rettungsgasse* en Allemagne. Le groupe de travail qui a préparé la révision du code de la route a proposé un système analogue.

Les responsabilités à la suite d'un accident sont déterminées sur la base des circonstances réelles dans lesquelles cet accident est

dringende opdracht niet tussen de rijstroken zouden mogen rijden. Andere weggebruikers moeten te allen tijde doorgang verlenen aan prioritaire voertuigen. Alleen zijn de andere weggebruikers niet verplicht het principe van het creëren van een noodvak, zoals opgenomen in het ontwerp tot herziening van de wegcode, na te leven. Er is op dit moment geen onderscheid tussen bijvoorbeeld de brandweervoertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren en de voertuigen van de politie of de douane.

De reden voor het misverstand is een verkeerde verwijzing in het verkeersreglement, die het gevolg is van de vele wijzigingen ervan.

Dat is precies een van de redenen om het verkeersreglement te herzien, namelijk het wegnemen van de inconsistenties die er doorheen de jaren en door ontelbare wijzigingen zijn ingeslopen.

Het blijft voor mij een erg waardevol project. Ik hoop dan ook dat de toekomstige federale minister van Mobiliteit samen met de bevoegde gewestministers dat ook zo zal zien. Mits wat goodwill van iedereen kan het project alsnog een succesverhaal worden.

survenu. J'ignore en l'occurrence pourquoi le conducteur d'un véhicule de pompiers a été tenu responsable. Il appartient au juge de se prononcer sur ce point.

L'absence de révision du code de la route ne signifie pas que les véhicules prioritaires en mission urgente ne puissent pas circuler entre les bandes de circulation. Les autres usagers de la route doivent en toute circonstance céder le passage aux véhicules prioritaires. Les autres usagers ne sont toutefois pas tenus d'observer le principe de la création d'une bande de secours tel qu'il a été défini dans le projet de révision du code de la route.

Il n'existe à l'heure actuelle aucune distinction entre, par exemple, des véhicules de pompiers qui effectuent une mission prioritaire et les véhicules de la police ou de la douane.

Le malentendu trouve son origine dans une référence erronée au code de la route, qui est la conséquence des nombreuses modifications qui y ont été apportées. L'un des motifs d'une révision consiste à éliminer les inconsistances qui s'y sont glissées au fil des années et à la suite des innombrables modifications.

J'espère que le futur ministre fédéral de la Mobilité parviendra, en collaboration avec les ministres régionaux compétents, à faire du projet un succès, car il s'agit vraiment d'un sujet important.

12.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het lijvig antwoord, waarin u echter eigenlijk enkel de bezorgdheid herhaalt die wij allen delen. U geeft evenwel niet echt een antwoord of ten minste geen hoopgevend antwoord op de vraag over de toekomst of het oplossen van het dossier.

U goochelt met de paraplu van de staatshervorming en de gedeelde verantwoordelijkheid. U wijst zelfs naar de rechterlijke macht. Dat is echter de parapluvlucht. Dat is ontgoochelend. Aangezien het voor politie en douane zo vlot kan, begrijp ik niet waarom dat voor brandweer en civiele bescherming niet kan.

12.04 Pieter De Spiegeleer (VB): La réponse du ministre n'est pas vraiment encourageante. Il jongle avec le parapluie de la réforme de l'État et de la responsabilité partagée. Il se réfère même au pouvoir judiciaire. Si les choses sont si simples pour la police et la douane, je ne comprends pas pourquoi on ne peut pas en faire de même pour les pompiers et la protection civile.

Op mijn vraag welke Gewesten niet met welke aanpassingen akkoord gingen, werd niet geantwoord. Die vraag moet nochtans de basis vormen van een constructief gesprek in de toekomst, waarnaar u zelf verwijst en waarop u zelf hoopt. Ik heb dus niet vernomen welke Gewesten met welke aanpassingen niet akkoord gingen of deze bestreden.

Wordt dus waarschijnlijk vervolgd.

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

Als ik u goed heb begrepen, kunnen volgens u in theorie bij een dringende opdracht en bij filevorming ook brandweerwagens tussen de auto's doorrijden.

Ik heb ook begrepen dat, zoals ook in een omzendbrief van 2017 van het College van procureurs-generaal staat, het artikel dat de bepaling opheft dat elke weggebruiker de bepalingen van de wegcode moet naleven, ook effectief op de brandweer slaat.

Ik heb u ook horen zeggen dat u zelf niet goed begrijpt of niet weet waarom bij de interventie in kwestie een brandweerman verantwoordelijk wordt gesteld voor een ongeval, hoewel hij een dringende opdracht moest uitvoeren.

Het grootste probleem tracht u te verhelpen via een aantal voorstellen tot herziening van de wegcode. Het is inderdaad zo dat de wegcode een ondoordringbaar bos is geworden, waardoor niemand nog de bomen ziet en waarin sommige bepalingen andere bepalingen tegenspreken. Dat probleem moeten wij oplossen.

Wij zullen vanuit onze fractie alleszins een voorstel indienen in het Parlement om een oplossing te bieden. Wij zullen ons daarbij laten inspireren, zoals u dat blijkbaar voor uw voorstel ook hebt gedaan, door de praktijk in Oostenrijk en Duitsland waar bij filevorming een reddingsstrook wordt gevormd om prioritaire voertuigen gemakkelijk te laten passeren.

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

13 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Liège-St-Lambert" (55000797C)

13 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Luik-St-Lambert" (55000797C)

13.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juin dernier, lors de l'étape liégeoise de son *roadshow*, la SNCB a annoncé que la demande de permis pour la construction de la nouvelle gare Saint-Lambert était sur le point d'être introduite.

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement de ce dossier? Où en est le processus? Une demande de permis a-t-elle été déposée à ce jour? J'aimerais également savoir si une concertation avec les autorités locales est en place autour de ce dossier.

J'en profite également pour attirer votre attention sur l'état

Cette réponse ne permet toujours pas de déduire quelles Régions n'ont pas marqué leur accord sur quelles adaptations.

12.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Selon le ministre, les voitures de pompiers peuvent en théorie elles aussi se faufiler entre les voitures dans le cadre d'une mission urgente et en cas d'embouteillage.

L'article supprimant la disposition qui prévoit que tout usager de la route est tenu de respecter les dispositions du code de la route s'applique en effet également aux pompiers. La circulaire le stipule également.

Le code de la route est effectivement devenu, au fil des années, un écheveau inextricable et il contient parfois des dispositions contradictoires. Nous devons remédier à ce problème.

Notre groupe déposera une proposition à cet égard. Nous nous inspirerons entre autres des pratiques appliquées en Autriche et en Allemagne.

13.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In juni kondigde de NMBS aan dat de vergunningsaanvraag voor de bouw van het nieuwe station Luik-Saint-Lambert eerlang zou worden ingediend. Hoever staat de procedure? Wordt er overleg gepleegd met de lokale overheden?

Dit station, dat de toegangspoort

catastrophique de la gare Saint-Lambert qui constitue pourtant la porte d'entrée du centre-ville de Liège et qui attire plus de 3 000 visiteurs par jour. Actuellement, les escalators sont définitivement hors service et il pleut dans les escaliers en raison du manque d'étanchéité du toit. Cela ne peut plus durer! Quand bien même une nouvelle gare devrait voir le jour dans un avenir plus ou moins lointain, des rénovations rapides doivent pouvoir être effectuées pour le confort de tous.

13.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, madame Schlitz, la SNCB m'informe que la demande de permis pour l'aménagement des quais a été introduite pour une réalisation en 2020, à savoir que les travaux se dérouleront principalement durant les vacances de printemps et d'été 2020.

Ces aménagements comprennent les accès couverts aux quais depuis la passerelle du palais de justice et le parking Cadran. Les quais seront également couverts et mis en conformité avec le STI PMR, c'est-à-dire les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Dans ce cadre, les actuels auvents seront démontés durant les vacances de printemps 2020 et une couverture provisoire sera installée de mi-avril à début juillet 2020. La pose des nouveaux auvents sur l'ensemble des quais, objet de la demande de permis déposée le 14 octobre 2019, devrait intervenir durant les vacances d'été 2020.

Une concertation avec les autorités locales est en cours au niveau de l'aménagement de la nouvelle gare et du parking Cadran.

Une demande de permis spécifique sera introduite en 2020 pour l'aménagement de la nouvelle gare en 2021.

Pour traiter le problème des fuites d'eau et réparer la toiture située au-dessus des quais, des coupures de voies spécifiques sont nécessaires. Elles seront planifiées avec Infrabel dans le respect des chantiers d'entretien en cours et pour réduire les nuisances sur la circulation ferroviaire.

Les escalators sont hors service en raison de la vétusté. Aucune réparation n'est possible. Ils seront démontés cet hiver.

Le projet de la nouvelle gare prévoit une accessibilité totale pour les clients de la SNCB, à savoir que chacun des deux quais sera équipé d'un ascenseur, d'un escalator et de deux escaliers.

Un parking deux roues permettra à la clientèle d'y laisser son vélo.

J'espère que, lorsque les travaux seront terminés, tout sera en ordre en termes d'accessibilité pour tous les usagers.

13.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

naar het stadscentrum vormt en waar elke dag 3.000 personen met de trein aankomen of vertrekken, verkeert in een erbarmelijke staat. De roltrappen zijn defect en het regent binnen op de trappen. Renovatie is dringend nodig, ook al zou er een nieuw station worden gebouwd.

13.02 Minister François Bellot: De vergunningsaanvraag voor de aanpassingswerken aan de perrons werd ingediend, zodat de werken tijdens de vakantieperiodes in het voorjaar en de zomer van 2020 kunnen worden uitgevoerd. De werken omvatten een overdekte toegang tot de perrons vanaf de voetgangersbrug van het gerechtshof en de parking Cadran.

De perrons zullen overdekt zijn en aangepast worden aan de technische voorschriften inzake de interoperabiliteit voor personen met een beperkte mobiliteit. De overkappingen zullen in het voorjaar worden afgebroken. In afwachting van de plaatsing van nieuwe overkappingen in de zomer zal er een tijdelijk afdak worden geplaatst.

Er wordt overlegd met de lokale overheden. In 2020 zal er een vergunningsaanvraag worden ingediend voor de bouw van het nieuwe station in 2021.

Om de lekken in de overkapping boven de perrons te herstellen, worden er in samenspraak met Infrabel spooronderbrekingen gepland. De roltrappen zijn in te slechte staat om nog te worden hersteld en zullen deze winter worden gedemonteerd.

In het nieuwe station zal elk perron toegankelijk zijn via een lift, een roltrap en twee trappen. Er is ook een fietsstalling.

13.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat er een vergunningsaanvraag zal wor-

Je n'ai pas compris ce qui serait fait exactement avant la nouvelle gare et ce qui serait effectué plus rapidement.

Je me réjouis qu'un permis sera prochainement introduit mais il est essentiel qu'une concertation soit organisée entre les autorités locales et la population. Ce point faisait, d'ailleurs, l'objet d'une question à laquelle je n'ai pas reçu de réponse.

Cette gare est importante pour les citoyens. Elle peut jouer un rôle en termes d'attractivité et dans le développement d'un quartier. Il est donc important de faire en sorte qu'elle soit la plus adaptée aux besoins et aux envies des voyageurs qui la fréquentent au quotidien. Il faut aussi une concertation avec les autorités locales et régionales car la question de la mobilité ferroviaire en milieu urbain, en particulier, ne peut pas être examinée seule.

Tous ces éléments sont fondamentaux. Je reviendrai vers vous pour vous poser des questions plus précises à ce sujet.

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

14 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal verkeersdoden" (55000856C)**

- **Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van het aantal verkeersdoden in België in 2019" (55001053C)**

- **Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer 2019" (55001218C)**

14 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur la route" (55000856C)**

- **Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur les routes belges en 2019" (55001053C)**

- **Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière 2019" (55001218C)**

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, na een jarenlange sterke daling van het aantal verkeersdoden op onze wegen, van 386 in 2010 tot 241 in 2018, was er tijdens de eerste maanden van dit jaar echter weer een duidelijke stijging. Dat blijkt uit de veiligheidsbarometer van Vias. Vooral het aandeel van de zwakke weggebruikers, in het bijzonder fietsers, gaat opmerkelijk sterk de hoogte in.

In afwachting van de zevende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die in 2020 georganiseerd wordt, merkte u tijdens de plenaire vergadering van 3 oktober terecht op dat het probleem niet in een gebrek aan regelgeving schuilt maar wel in een gebrek aan handhaving daarvan. Cruciaal daarbij is de pakkans die voldoende hoog moet zijn.

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen.

Ten eerste, het verhogen van de pakkans op de wegen is uiteraard een gedeelde verantwoordelijkheid. Zult u hierover overleg hebben met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie?

Ten tweede, een belangrijke maatregel om de pakkans te vergroten is ongetwijfeld de opstart van de Mercuriusdatabank voor rijbewijzen.

den ingediend. Het is belangrijk dat de lokale overheden en de bevolking geraadpleegd worden zodat men zo goed mogelijk op de noden kan inspelen.

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Après une forte baisse du nombre de tués sur la route sur la période 2010-2018, le baromètre de sécurité routière de l'institut Vias montre que ce nombre a augmenté durant les premiers mois de cette année. Ce qui pose problème, c'est moins un manque de réglementation que l'application de la réglementation existante. Il faut augmenter le risque d'être pris. C'est une compétence partagée.

Le ministre consultera-t-il ses collègues ministres de l'Intérieur et de la Justice à ce sujet? Où en est la banque de données Mercurius sur les permis de conduire? Quand cet outil sera-t-il opérationnel?

Wat is de stand van zaken? Wanneer zal deze databank eindelijk operationeel zijn?

14.02 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière, il y a eu nettement plus de tués sur les routes belges au cours des six premiers mois de 2019 qu'à la même période l'année passée. On constate également que les camions sont de plus en plus souvent impliqués dans ces accidents, ainsi que les cyclistes.

Comment interprétez-vous ces chiffres? Quelles sont les raisons qui expliquent cette évolution dramatique? Quelles sont les infractions constatées? Pourquoi les camions sont-ils plus souvent impliqués dans les accidents? Que compte faire le gouvernement fédéral en réaction à ces résultats? Ceux-ci appellent-ils, selon vous, une modification du Code de la route?

14.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, les résultats du dernier baromètre sont en effet peu réjouissants puisque, après sept années de diminution consécutives, soit -33 % entre 2012 et 2018, le nombre de tués est en hausse de 27 % en Belgique au cours du premier semestre.

Pour rappel, le baromètre a pour objectif de suivre les grandes tendances en matière d'accidentologie, sans devoir attendre des statistiques annuelles officielles. Une analyse ultérieure est ensuite indispensable afin de vérifier si ces tendances persistent, et d'en donner les causes.

Tant pour les accidents avec un camion, que pour ceux avec un cycliste, une analyse détaillée des circonstances de ces accidents sera nécessaire pour en déterminer la cause et prendre des mesures concrètes. Pour l'instant, il est trop tôt pour avancer des explications précises. L'augmentation du nombre de cyclistes, la multiplication du nombre de vélos électriques et le fait que certains usagers sont de plus en plus distraits, y compris à vélo – à cause du port d'oreillettes, du GSM – et à trottinette, peuvent constituer des pistes, mais, pour pouvoir le déterminer avec certitude, une étude plus approfondie est indispensable. Cependant, nous ne devons pas rester les bras croisés.

Ik en mijn diensten hechten veel belang aan een goede samenwerking met alle stakeholders. Daarom besteden mijn diensten zeer veel energie aan gemeenschappelijke doelstellingen. De implementatie van de nieuwe procedure van onmiddellijke inning, de kentekenplaat aansprakelijkheid en/of het bepalen van de procedure voor het bevel tot betalen zijn maar enkele voorbeelden van maatregelen in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Deze samenwerking zal ook in de toekomst worden voortgezet.

Mijn diensten wensen, onder meer met de diensten van Justitie en politie, een nieuw systeem van aanpak van recidive te ontwikkelen, alternatieve sancties te bestuderen en het gebruik van nieuwe technologieën te faciliteren voor het opsporen van bepaalde overtredingen zoals het gebruik van de gsm achter het stuur.

De Kruispuntbank van de rijbewijzen is operationeel sinds 2017. Voor mij is dit project afgesloten. Er zijn wel nog contacten tussen de FOD

14.02 Josy Arens (cdH): Volgens de recentste verkeersveiligheidsbarometer zijn de eerste zes maanden van het jaar bijzonder dodelijk geweest. Vrachtwagens zijn steeds vaker betrokken bij ongevallen, net zoals fietsers.

Hoe verklaart men die cijfers? Hoe zal de federale regering reageren? Moeten de verkeersregels herzien worden?

14.03 Minister François Bellot: De jongste resultaten zijn inderdaad weinig bemoedigend. Na zeven jaar daling is het aantal dodelijke slachtoffers in de eerste helft van het jaar met 27 % gestegen.

Er moet een gedetailleerde analyse van de oorzaken van de ongevallen met vrachtwagens en fietsers gemaakt worden alvorens we concrete maatregelen kunnen nemen. De toename van het aantal fietsers, de stijging van het aantal elektrische fietsen en de toenemende afleiding van de gebruikers kunnen een verklaring zijn. We moeten reageren.

J'attache une grande importance à la bonne collaboration avec les autres services. Je pense à la mise en place de la nouvelle procédure de perception immédiate, au renforcement de la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation et à la procédure relative à l'ordre de paiement. Nous collaborons également avec le département de la justice et avec la police pour élaborer un nouveau système de lutte contre la récidive, pour concevoir des sanctions alternatives et pour utiliser les nouvelles technologies en vue de déceler les infractions.

Mobiliteit en Vervoer, en de FOD Justitie om de uitwisseling van de gegevens te optimaliseren.

Ter verduidelijking, Mercurius is de databank met de gegevens over de rijbewijzen. MaCH is het datasysteem van de FOD Justitie dat onder meer de gegevens van een verval in het recht tot sturen opslaat. Mercurius is de authentieke bron van de rijbewijzen, MaCH de authentieke bron van de vervallenverklaringen.

Wanneer een gemeente de rijbewijsgegevens van een burger opvraagt in Mercurius wordt steeds een link gelegd met MaCH om de informatie over een rijverbod op te halen. Mercurius slaat geen gegevens op met betrekking tot een verval in het recht tot sturen of een onmiddellijke intrekking. De politie moet zelf een toepassing ontwikkelen om de gegevens over een verval in het recht tot sturen te kunnen consulteren.

Een gedetailleerde uitleg over de reden waarom de politie op het terrein nog steeds niet deze informatie kan opvragen, dient u te vragen aan de minister van Binnenlandse Zaken.

En guise de conclusion, d'une part, les comportements en matière de mobilité évoluent rapidement rendant nécessaires de nouvelles mesures. D'autre part, il faut donner de la cohérence entre les mesures en cours et celles encore à prendre, aussi bien pour les Régions que pour le fédéral. À titre d'exemple, je rappellerai l'importance de la formation et des campagnes de sensibilisation qui sont de la responsabilité des Régions.

Je souhaite aussi rappeler que d'un point de vue législatif, notre système est déjà d'une très grande sévérité si nous le comparons aux systèmes voisins, mais plusieurs études de Vias démontrent clairement que nous devons augmenter drastiquement le nombre de contrôles, qui constitue une faiblesse de notre pays, et donc le risque de se faire contrôler car c'est l'unique manière pour réellement appliquer la loi.

Compte tenu de ce qui précède, je plaide pour qu'en 2020, des états généraux de la sécurité routière soient organisés avec l'ensemble des parties prenantes, afin de faire le point sur la situation, avec une analyse complète, et afin d'émettre de nouvelles recommandations avec l'ensemble des acteurs concernés pour améliorer la sécurité sur nos routes.

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

Ik wil verwijzen naar een recent interview waarin politierechter D'Hondt aangeeft dat de aandacht voor verkeersveiligheid, gelukkig maar, de jongste decennia gestegen is. Dat is namelijk iets wat ons allemaal bezighoudt. Het komt soms akelig dichtbij.

Het is niet voor niets dat u kunt verwijzen naar een aantal reeds door

La banque-carrefour des permis de conduire est opérationnelle depuis 2017. Plus précisément, Mercurius est la base de données des permis de conduire tandis que MaCH est le système de données du SPF Justice qui contient les données relatives aux déchéances. Lorsqu'un agent communal consulte les données d'un permis de conduire dans Mercurius, un lien est établi avec MaCH. Ces données ne figurent pas directement dans Mercurius.

Il appartient à la police de développer elle-même une application permettant de consulter les données relatives aux déchéances. La question visant à savoir pourquoi la police n'est toujours pas en mesure de consulter ces informations sur le terrain doit être posée au ministre de l'Intérieur.

Het gedrag van de verkeersdeelnemers de weg verandert snel en dat vereist nieuwe maatregelen. Ik wijs op het belang van sensibiliseringscampagnes en vorming, wat de bevoegdheid is van de Gewesten. De wet is nu al zeer streng, maar volgens Vias institute moet het aantal controles nog worden opgevoerd. Dat is ons zwakke punt.

Ik pleit voor een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2020, die dan aanbevelingen zou formuleren voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

14.04 Wouter Raskin (N-VA): Le SPF Mobilité a fait sa part du travail. La base de données Mercurius a vu le jour. C'est principalement au niveau de la police que le bât blesse. J'interrogerai le ministre De Crem à ce sujet. J'espère qu'entre-temps le ministre de la Mobilité ne manquera pas

de collega's genomen initiatieven, precies omdat wij allemaal wakker liggen van verkeersveiligheid. Dat is een goede zaak.

d'inviter son collègue à prendre les mesures nécessaires.

Toch is daar het feit dat de Mercuriusdatabank al zo lang operationeel is maar toch niet ten volle operationeel is. Recidivisten, verkeers-criminelen, kunnen zich daardoor vandaag zonder enige vorm van stress op de openbare weg achter het stuur begeven. Zelfs bij politiecontroles worden die mensen niet uit het verkeer verwijderd.

De FOD Mobiliteit heeft de nodige verantwoordelijkheid op zich genomen. Als ik het goed begrijp, knelt het schoentje vooral bij de politie. U zegt dat ik via uw collega bijkomende informatie moet inwinnen. Ik zal dat doen, maar ik wil u toch ook vragen om binnen de regering in lopende zaken, die geen nieuw beleid ontwikkelt, wat toch ruimte schept om de lopende zaken fatsoenlijk af te handelen, de vrijgekomen tijd te gebruiken om uw collega van Binnenlandse Zaken aan te sporen de nodige stappen te nemen.

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

Comme vous, je considère qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre de contrôles. Je sais que personne ne souhaite en être l'objet, mais il faut inévitablement plus de contrôles sur nos routes. Pour ce faire, nous avons besoin de davantage de policiers. Cela dépend évidemment du ministre de l'Intérieur et peut-être même de son collègue en charge de la Justice.

14.05 Josy Arens (cdH): Het aantal controles moet inderdaad worden verhoogd, maar daarvoor zijn er meer politieagenten nodig. Er moeten in elk geval maatregelen worden genomen. Een actualisering van het verkeersreglement is eveneens wenselijk.

En tout cas, des mesures concrètes doivent être prises, parce que la hausse du nombre de tués sur nos routes – que nous avons connue cette année – est totalement inacceptable. Il convient aussi de se montrer cohérent, notamment au travers d'une actualisation du Code de la route.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau train de nuit Bruxelles-Vienne" (55000870C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001052C)

- Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en service de trains de nuit" (55001081C)

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55001123C)

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001137C)

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit sur le réseau ferroviaire belge" (55001186C)

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle ligne de train de nuit Bruxelles - Vienne" (55001196C)

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001220C)

15 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttrein Brussel-Wenen" (55000870C)

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001052C)

- Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het inleggen van nachttreinen" (55001081C)

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen in België" (55001123C)

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001137C)

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Nachttreinen op de Belgische spoorwegen" (55001186C)

- **Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilité) over "De nieuwe nachttreinverbinding Brussel - Wenen" (55001196C)**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De nachttreinen" (55001220C)**

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le défi climatique nous impose de réduire drastiquement nos émissions de CO₂, notamment en matière de transport. Une des sources d'émissions de CO₂ qui est malheureusement en croissance, c'est le transport par avion, avec notamment le développement du *low cost* en Europe, un modèle socialement et écologiquement néfaste.

Pour contrer ce développement, il convient de trouver des alternatives, le train en étant une. Moins énergivore que le train à grande vitesse, le train de nuit constitue une alternative particulièrement élégante et constitue à nos yeux une solution d'avenir.

Depuis 2016, la société de chemins de fer autrichienne ÖBB fait la démonstration assez fulgurante du possible succès des trains de nuit: haut taux de remplissage, nouvelles lignes ouvertes, nouvelles voitures commandées. Elle vient d'ailleurs d'annoncer l'ouverture d'une nouvelle ligne Vienne-Bruxelles dès le début 2020. Ceci constitue la première étape du retour du train de nuit en Belgique.

Monsieur le ministre, avez-vous eu des contacts avec la société ÖBB concernant cette nouvelle ligne? Avez-vous pu prendre connaissances de la fréquence, des tarifs et de l'itinéraire précis? Ce train se limitera-t-il en Belgique à un arrêt à Bruxelles? Un arrêt à Liège, situé sur l'itinéraire, est-il envisagé? Si non, pourriez-vous envisager de porter cette revendication auprès d'ÖBB?

15.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, sinds 2008 reden er geen nachttreinen meer door België, maar vanaf 2020 zou daar eindelijk terug verandering in kunnen komen. Begin 2000 nam de vraag af, omdat iedereen in de ban was van goedkope vliegtuigtickets, maar mensen beginnen zich nu toch wel bewuster te worden van hun vlieggedrag en zoeken dus actief naar alternatieven. De nachttrein kan dan een prima alternatief zijn en kan in één adem ook een echte bijdrage leveren aan het klimaatdebat. De Oostenrijkse vervoermaatschappij ÖBB heeft het juist begrepen: zij investeert volop in haar aanbod. Ook in Zwitserland komt er, op initiatief van het parlement, opnieuw schot in de zaak, net als in Nederland waar een resolutie voor meer nachttreinen ruim werd goedgekeurd. Waar wachten wij dus nog op?

Volgens de berichtgeving, met vandaag nog een artikel in *De Standaard*, is de NMBS volop in gesprek met ÖBB, de Oostenrijkse vervoermaatschappij, en zou men naar samenwerking streven om deze dienstverlening op te zetten. Een aantal dagen geleden kwam er echter een bericht waaruit bleek dat ÖBB zijn aanvraag voor de rijpaden te laat zou hebben ingediend bij Infrabel.

Ten eerste, klopt de informatie dat aan de NMBS werd gevraagd om het traject met een NMBS-locomotief verder te zetten vanaf de grens, om zo de procedure bij Infrabel te versnellen? Indien ja, welke afspraken werden er dan gemaakt? Is het vooropgestelde tijdspad haalbaar? Indien nee, hoe denkt ÖBB dit tijdspad te behalen?

Ten tweede, waarom hanteert Infrabel een dergelijke strenge proce-

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De opmars van de low-costvluchten in Europa speelt een rol in de toenemende CO₂-uitstoot. Er moeten dus alternatieven aangeboden worden, zoals de trein. Nachttreinen vormen in dit opzicht een toekomstgerichte oplossing. Sinds 2016 toont de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB overduidelijk aan dat nachttreinen een groot succes kunnen zijn, en onlangs kondigde ze ook de opstart van een nieuwe lijn Wenen-Brussel aan.

Hebt u contact gehad met ÖBB over deze nieuwe nachttreinverbinding? Bent u op de hoogte van het aantal ingelegde treinen, de tarieven en het precieze traject van deze trein? Kunt u het verzoek om de trein ook in Luik te laten stoppen voorleggen aan ÖBB?

15.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Plus aucun train de nuit ne circule en Belgique depuis 2008 mais cela pourrait changer à partir de 2020 car les voyageurs recherchent sciemment des alternatives aux voyages en avion. Les trains de nuit pourraient également contribuer au débat climatique. La Suisse et les Pays Bas l'ont bien compris tandis que la société ferroviaire autrichienne ÖBB entend réinvestir dans les trains de nuit.

ÖBB aurait semble-t-il introduit sa demande de sillons auprès d'Infrabel tardivement. Les Autrichiens ont-ils demandé de pouvoir poursuivre le voyage en Belgique, une fois la frontière belge franchie, avec une locomotive de la SNCB? Pourquoi Infrabel applique-t-elle une procédure aussi stricte quant à cette demande d'ÖBB? La SNCB dialogue-t-elle avec d'autres opérateurs de transports internationaux nocturnes?

dure voor de aanvraag van rijpaden? Waarom kan dat maar één keer per jaar?

Ten derde, is de NMBS momenteel in gesprek met andere aanbieders voor internationaal nachtvervoer? Zo ja, met welke maatschappijen? Zo nee, waarom niet?

Ten slotte, welke mogelijkheden ziet u voor de NMBS om meer nachttreinen te faciliteren? Welk onderzoek heeft de NMBS recent verricht naar de kostprijs of de opportuniteit van het inleggen van nachttreinen?

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, al lange tijd rijden er geen nachttreinen meer en dat vind ik een spijtige zaak. Ik herinner mij nog dat ik als kind met een nachttrein mee op reis mocht, georganiseerd door de mutualiteiten.

Gelet op de klimaatuitdagingen zijn nachttreinen voor ons een belangrijk alternatief voor de populaire vliegvluchten binnen Europa. Nachttreinen zijn voor ons bij uitstek het ecologisch alternatief voor reizen tot 1.000 kilometer.

Wij denken dat de definitieve oplossing om terug meer internationale treintrajecten op te starten op het Europees niveau ligt. De internationale treinmarkt is al tien jaar geliberaliseerd, maar er blijft bijna niets meer over van het vroegere internationaal netwerk. Het is dus hoog tijd dat wij het heft terug in eigen handen nemen, aangezien de markt niet werkt.

De Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB zou in januari 2020 een nachttrein tussen Brussel en Wenen invoeren, zeventien jaar na de laatste nachttrein.

Mijnheer de minister, klopt het dat de nachttrein van de Oostenrijkse maatschappij ÖBB vanuit Brussel naar Wenen zal sporen vanaf januari 2020? Zal die deadline gehaald worden?

Zijn de Oostenrijkse treinstellen en hun locomotieven al gehomologeerd voor onze Belgische spoorwegen? Welke stappen moeten er nog worden gezet om die treinstellen te mogen verwelkomen in België?

Is de NMBS door nog andere Europese spoorwegmaatschappijen gecontacteerd met het oog op de inzet van nachttreinen? Zo ja, door welke? Hoe ver staan die gesprekken?

In hoeverre zijn de sociale partners betrokken bij de opstart van de nachttreinen via het spoor? Zal er daartoe extra personeel worden aangetrokken om de nachttreinen ook effectief op een veilige manier te kunnen laten rijden in België? Zal er NMBS-personeel aanwezig zijn op de nachttrein Brussel-Wenen?

Is onze spoorinfrastructuur voorzien op nachttreinen? Moeten er daartoe eventueel nog investeringen gebeuren?

Wat is de kostprijs van een ticket voor de nachttrein van Brussel naar Wenen? Hoeveel van dat bedrag zal naar de NMBS en Infrabel gaan

Comment la SNCB pourrait-elle faciliter davantage l'utilisation de trains de nuit?

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le train de nuit est l'alternative écologique par excellence pour des trajets allant jusqu'à 1 000 kilomètres. Il s'agit d'un défi européen important, mais après dix ans de libéralisation du marché ferroviaire international, il ne reste presque plus rien de l'ancien réseau international. Nous devons donc prendre les choses en main.

Le train de nuit entre Bruxelles et Vienne circulera-t-il à partir de janvier 2020? Les rames et les locomotives autrichiennes ont-elles été homologuées pour nos chemins de fer? Y a-t-il d'autres compagnies ferroviaires européennes qui souhaitent mettre en service des trains de nuit? Les partenaires sociaux participent-ils au lancement? Y aura-t-il du personnel supplémentaire? Faudra-t-il investir dans l'infrastructure ferroviaire? Combien un billet coûtera-t-il et comment les bénéfices seront-ils partagés entre les entreprises concernées? À quelle fréquence et quand les trains de nuit circuleront-ils?

en welk deel van die prijs komt ÖBB ten goede?

Met welke frequentie en op welke dagen zal de nachttrein tussen Brussel en Wenen sporen? Zal het traject gericht zijn op toerisme of eerder op zakelijke reizen?

15.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de ÖBB zou van plan zijn om vanaf januari 2020 een nachttrein te laten rijden tussen Brussel en Wenen. Dat zou via een partnerschap tussen de ÖBB en de NMBS tot stand komen. In een later stadium zou naast België ook Nederland aangedaan worden, met een halte in Amsterdam.

De woordvoerder van de NS liet optekenen dat de verbinding op het Nederlandse deel zonder subsidie niet rendabel zou zijn. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maakte op 10 oktober bekend dat het de ÖBB Nightjet op het traject Amsterdam-Wenen met 6,7 miljoen euro zal gaan subsidiëren zodat de nachttrein tussen 2021 en 2024 zou gaan rijden.

Na jaren van afwezigheid kan er onder de vorm van een nachttrein opnieuw een verbinding worden aangeboden tussen Brussel en Wenen als alternatief voor het vliegtuig, wat we uiteraard toejuichen. Als die verbinding er echter alleen kan komen door middel van subsidies, dan zou dat volgens meerder private spooroperators tegenstrijdig en marktversturend werken. Door de subsidies wordt namelijk slechts één partij bevoordeeld en krijgen andere private spelers het moeilijker om de markt te betreden.

Mijnheer de minister, welk partnerschap wordt er tussen de NMBS en de ÖBB aangegaan?

Is de verbinding naar Nederlands voorbeeld ook verlieslatend? Zal de nachttrein subsidies ontvangen of wordt er overwogen om de treinverbinding op een andere manier te ondersteunen?

Bent u ook van mening dat subsidies de markt van het internationaal treinvervoer verstoren en beter vermeden kunnen worden? Zijn er eventueel andere steunmaatregelen die u wel overweegt?

De procedure om een internationale trein in België te laten rijden bleek ook in dit dossier een achilleshiel te zijn. Worden er maatregelen genomen om de homologatie van reizigerstreinen van buitenlandse operators te vergemakkelijken?

Zijn er naast de Nightjet naar Wenen nog andere internationale treinverbindingen die op tafel liggen? Zijn er al aanvragen van private spooroperators om nachttreinen in te leggen in België?

15.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 8 oktober werd u reeds ondervraagd in plenaire vergadering door collega Hanus over het nieuws dat de ÖBB een nachtverbinding wil inleggen tussen Brussel en Wenen. U antwoordde toen dat u blij verrast was met dit initiatief. De sp.a-fractie is dat ook. Wij denken dat meer internationaal treinverkeer, ook nachttreinen, een mogelijkheid is om het aantal korte vluchten binnen Europa die een desastreuze klimaatimpact heeft, te verminderen en om te zorgen voor een comfortabel en beter alternatief.

15.04 Marianne Verhaert (Open Vld): La société des chemins de fer autrichienne ÖBB et la SNCB feraient circuler un train de nuit entre Bruxelles et Vienne à partir de 2020. Le train ferait également halte à Amsterdam dans une phase ultérieure. Les Pays-Bas auraient prévu à cette fin des subsides à hauteur de 6,7 millions d'euros.

Nous applaudissons au fait que, finalement, il y aura de nouveau une alternative à l'avion. Toutefois, si cette alternative n'est possible qu'à coups de subsides, cela risque de perturber le marché.

Dans quel partenariat la SNCB et la ÖBB s'engageront-elles? Cette liaison ferroviaire sera-t-elle rentable? Bénéficiera-t-elle également de subsides en Belgique? Le ministre est-il d'accord avec moi pour dire que des subsides sont susceptibles de perturber le marché du transport ferroviaire international? Le ministre envisage-t-il d'autres mesures de soutien? Prendra-t-on des mesures facilitant l'homologation de trains de voyageurs proposés par des opérateurs étrangers en Belgique? D'autres liaisons ferroviaires internationales sont-elles envisagées? Certaines demandes visant à faire circuler des trains de nuit dans notre pays émanent-elles d'opérateurs ferroviaires privés?

15.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): La sp.a estime qu'une augmentation du trafic ferroviaire international pourrait réduire le nombre de vols de courte distance en Europe. Le train de nuit entre Bruxelles et Vienne circulerait deux fois par semaine. Toutefois, la demande de sillons aurait été

Vandaag wordt bericht dat die nachttrein, de Nightjet, twee maal per week, met vertrek op maandag en donderdag, tussen Brussel en Wenen zou rijden, met stops in Brussel-Noord, Brussel-Zuid en Luik.

Wij vernamen ook dat de aanvraag bij Infrabel voor de nodige rijpaden te laat zou zijn ingediend en dat er ook een overeenkomst met de NMBS zou worden afgesloten, zodat deze met een eigen locomotief de Oostenrijkse trein kan overnemen, wat de aanvraagprocedure voor rijpaden en de homologatieprocedure zou vergemakkelijken.

Kunt u even verduidelijken welke procedure de ÖBB moet volgen om een nachttrein te laten rijden in ons land? Hoe ver staat het met die procedure? Is het realistisch om effectief reeds vanaf januari twee maal per week een verbinding in te leggen tussen Wenen en Brussel?

Kunt u meer uitleg geven bij de concrete plannen? Kunt u bevestigen wat nu wordt gezegd over die nachttrein? Zal deze effectief van Brussel via Luik rijden? Zal dat twee maal per week zijn? Hebt u reeds een zicht op de tarieven?

Hoe staat de NMBS tegenover de komst van deze verbinding op initiatief van de ÖBB? Is het juist dat er een overeenkomst zal worden gemaakt waarbij de NMBS locomotieven inzet voor deze trein?

Zijn er plannen om de NMBS een actievere rol te laten spelen in die opnieuw ontluikende markt van nachttreinen?

15.06 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé à ce sujet en séance plénière. Il est désormais temps de passer au concret.

J'en viendrai donc directement à mes questions.

Quelles sont les démarches à suivre par l'opérateur, notamment auprès du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) pour que les premiers trains puissent rouler en Belgique? Le régulateur doit-il donner son feu vert? Quels sont les éléments qui doivent être contrôlés par ledit régulateur? Existe-t-il des principes en termes d'équivalence européenne qui permettent qu'un train qui roule déjà à travers l'Autriche, l'Allemagne et l'Italie soit présumé déjà satisfaire partiellement aux exigences du réseau belge.

15.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal niet in herhaling vallen. Wij kennen de achtergrond intussen allemaal behoorlijk goed.

Ik zal mij beperken tot mijn vragen.

Ten eerste, hoe verloopt de procedure voor het toekennen van rijpaden door Infrabel? Zijn er mogelijkheden om die procedure te versoepelen om frequentere aanvragen mogelijk te maken, en te zorgen voor een kortere doorlooptijd tussen de aanvraag en de toekenning?

Ten tweede, de flexibilisering van de toekenningprocedure heeft heel wat om handen, gaande van de homologatie van de locomotieven en

soumise trop tard à Infrabel. La SNCB reprendrait le train autrichien avec sa propre locomotive, ce qui faciliterait la procédure de demande de sillons et la procédure d'homologation. Ces informations sont-elles exactes?

Quelle procédure l'ÖBB doit-elle suivre pour faire circuler un train de nuit dans notre pays? Où en est cette procédure? Le train pourra-t-il réellement traverser notre pays à partir de janvier 2020? A-t-on déjà une idée générale des tarifs? La SNCB jouera-t-elle un rôle plus actif sur le marché émergent des trains de nuit?

15.06 Méliissa Hanus (PS): Welke stappen moet de spoorwegoperator doen om de eerste nachttreinen te laten rijden in België? Moet de regulator zijn fiat geven? Bestaan er Europese gelijkwaardigheidsbeginselen op grond waarvan een trein die al door Oostenrijk, Duitsland en Italië rijdt, verondersteld wordt te voldoen aan de vereisten van het Belgische spoorweginfrastructuur?

15.07 Tomas Roggeman (N-VA): Quelle est la procédure pour l'attribution des sillons par Infrabel? Y a-t-il moyen d'assouplir, d'accélérer et de rendre plus efficace cette procédure?

La nuit du samedi au dimanche, le réseau ferroviaire est exclusivement réservé à Infrabel entre 1 heure et 5 heures. Est-ce un obstacle pour l'exploitation d'un service de trains de nuit, a fortiori si cette exploitation passe par des

de treinstellen tot diverse andere procedures. Kan deze procedure efficiënter gemaakt worden met het oog op de vergroting van het aanbod, ook grensoverschrijdend?

Ten derde, op zaterdagnachten is het spoornet tussen 1.00 uur en 5.00 uur exclusief voorbehouden aan Infrabel. In hoeverre werpt dit een bijkomende hindernis op voor het exploiteren van nachttreinen, zeker wanneer deze exploitatie via internationale partners verloopt. Kunnen wij de bestaande drempels wegnemen of verkleinen?

Ten vierde, is er bij Infrabel en de NMBS een beleid inzake aanvragen tot het net door externe spoorbedrijven? In hoeverre is daar sprake van conflicterende belangen? Kan er maximale ondersteuning gegeven worden, wetende dat de NMBS ook eigen initiatieven voor internationale treinverbindingen aanbiedt?

15.08 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB suit attentivement les développements sur le marché, mais il n'est actuellement pas dans ses intentions de faire circuler elle-même des trains de nuit. Cependant, la SNCB répond toujours aux demandes de partenariats internationaux lorsqu'elle est sollicitée. Sur la base de *business cases* que le demandeur lui présente, la SNCB étudie ces éventualités s'il en ressort un intérêt commercial pour la SNCB.

Je voudrais aussi distinguer deux choses. Comment parcourt-on en train des distances plus grandes que le territoire belge, comme de longues distances de 1 000 km? Vous avez deux options ferroviaires. Il y a l'option des trains rapides, tels que les Thalys, les TGV, les ICE. Bruxelles est un nœud majeur vers les Pays-Bas, Londres, Paris, Montpellier, Marseille, Albertville, Cologne et Düsseldorf. Nous avons déjà cette option à longue distance avec des trains rapides.

Lorsque vous devez parcourir de longues distances sur des lignes conventionnelles, l'autre option est de revenir à une solution qui existait voici 30, même 60 ans, et qui a été stoppée au début des années 90. Il s'agit des trains de nuit. La distance entre Vienne et Bruxelles est d'environ 1 300 km. La SNCB a été en contact avec la société autrichienne ÖBB et a étudié la possibilité de mettre en place une ligne directe entre Bruxelles et Vienne en train de nuit, en collaboration avec ÖBB. Le dossier est toujours à l'étude, même si l'annonce a été faite ce matin. J'y reviendrai.

Nous pouvons confirmer aujourd'hui, sur la base des informations reçues, qu'à partir du mois de janvier, il y aura deux trains par semaine entre Vienne et Bruxelles, avec un arrêt en gare de Liège notamment, selon nos informations, madame Schlitz. Je rappelle que ce projet s'inscrit dans le cadre du marché de transport international de voyageurs, libéralisé depuis 2010, et qu'il relève donc des activités commerciales de la SNCB, hors mission de service public.

Dans ce contexte la SNCB est réticente vis-à-vis de la diffusion au grand public de données commerciales et sensibles pour l'entreprise. Elle a par ailleurs expliqué de façon plus détaillée sa position générale sur l'organisation de trains de nuit et je vous renvoie à la question n° 3635 qui m'avait été posée par M. Van den Bergh le 22 mai 2019. C'est une question relativement complète qui tient sur trois pages de documents parlementaires. Je vous invite à lire ce document, qui ne traite pas seulement de la ligne Bruxelles-Vienne mais qui parle aussi

partenaires internationaux? Pouvons-nous lever cet obstacle ou pour le moins le réduire?

Infrabel et la SNCB ont-ils arrêté une politique pour répondre aux demandes d'accès au réseau faites par des opérateurs externes? Dans quelle mesure y a-t-il conflit d'intérêts?

15.08 Minister **François Bellot**: De NMBS volgt de marktontwikkelingen op de voet, maar is niet van plan zelf nachttreinen in te leggen.

Ze gaat echter steeds in op vragen om internationale partenariaten af te sluiten en bestudeert de mogelijkheid ervan als er een commercieel belang uit blijkt.

Om met de trein langere afstanden af te leggen dan die op het Belgisch grondgebied, is er de optie 'sneltrein' – Thalys, TGV, ICE – en Brussel is daar een belangrijk knooppunt van. De andere optie op de conventionele lijnen zijn de nachttreinen. De NMBS onderzoekt samen met de ÖBB de invoering van een rechtstreekse verbinding Brussel-Wenen met nachttreinen.

Vanaf januari zullen er twee treinen per week tussen Wenen en Brussel, met een halte in Luik, rijden. In het kader van een geliberaliseerde markt voor het internationaal reizigersvervoer valt dit project onder de commerciële activiteiten van de NMBS en buiten de opdrachten van openbare dienstverlening. In die context geeft ze niet graag gevoelige gegevens vrij aan het groot publiek. Ze heeft haar standpunt over de organisatie van ritten met nachttreinen uitvoerig toegelicht. Ik verwijs u ter zake naar vraag nr. 3635 van 22 mei 2019.

de la stratégie concernant ces lignes internationales.

De procedure voor de aanvraag van capaciteit op het net is gestoeld op de wetgeving opgenomen in de Spoorcodex. Daarenboven zijn de deadlines die Infrabel hanteert voor het aanvragen van capaciteit in lijn met de RNE-voorschriften. RNE is de overkoepelende organisatie van de Europese infrastructuurbeheerders.

Capaciteit aanvragen is altijd mogelijk. De manier van capaciteit toewijzen en de daaraan verbonden prioriteitsregels verschillen daarentegen wel. Capaciteit aangevraagd in de jaarplanning – dit betekent vóór de tweede maandag van april – voor de dienstregeling vanaf december van hetzelfde jaar wordt prioritair behandeld ten opzichte van aanvragen aangevraagd na de tweede maandag van april.

Capaciteit aangevraagd na de tweede maandag van april wordt behandeld als *late path request*. Capaciteit wordt dan enkel toegewezen in de restcapaciteit; dat is de capaciteit die nog vrij is na de behandeling van alle aanvragen voor de jaarplanning.

Pour votre information, je n'ai personnellement reçu aucune demande de subsides pour la mise en œuvre d'un train de nuit international. Si cela devait arriver, il conviendrait de respecter le cadre réglementaire européen. Ce choix sera laissé à l'appréciation du gouvernement, bien entendu.

Par ailleurs, les règles en matière d'homologation des véhicules sont du ressort de mon collègue, le ministre Ducarme. De mon côté, je prépare l'implémentation du quatrième paquet ferroviaire dans son volet technique qui, à terme, simplifiera les procédures d'homologation nationales du matériel roulant qui traverse les frontières puisque les règlements européens ont prévu que cette matière serait dorénavant confiée à la European Union Agency for Railways (ERA).

Infrabel heeft nog geen rail-pathaanvragen voor nachttreinen ontvangen van andere kandidaten dan de NMBS. Af en toe is er interesse van private spelers, maar dat heeft tot op heden nog niet geresulteerd in een officiële aanvraag. De spoorweginfrastructuur kan zowel overdag als 's nachts worden geëxploiteerd. De NMBS beschikt echter niet meer over het type rijkstroken dat in aanmerking komt voor nachttreinen. In dat verband verwijs ik opnieuw naar het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Van den Bergh van 1 maart 2019.

Enfin, le renouveau des trains de nuit soutenu par la prise de conscience climatique constitue un phénomène récent, dont l'ampleur

La procédure de demande de capacité sur le réseau est prévue par le Code ferroviaire. Les dates butoir pratiquées par Infrabel sont conformes aux règles de la RNE. Il est à tout moment possible de faire une demande de capacité.

Les demandes de capacité introduites avant le deuxième lundi du mois d'avril sont traitées en priorité la même année et reprises dans la planification annuelle de l'année suivante. Les demandes faites après le deuxième lundi d'avril sont traitées ensuite. On n'attribue alors plus aucune capacité en dehors de la capacité résiduelle pour cette année-là.

Ik heb geen subsidieaanvraag voor een internationale nachttrein ontvangen. Desgevallend zal de regering daarover beslissen met inachtneming van de Europese verordeningen. De homologatie van de voertuigen valt onder de bevoegdheid van minister Ducarme.

Overeenkomstig de Europese verordeningen vereenvoudigt het vierde spoorwegpakket de nationale procedures voor de homologatie van het grensoverschrijdend rollend materieel.

Jusqu'à présent, Infrabel n'a pas encore reçu de demande de mise en service de trains de nuit de la part d'autres candidats que la SNCB. Il est déjà arrivé qu'un opérateur privé se montre intéressé sans que cela ait toutefois débouché sur une demande concrète.

La SNCB ne dispose plus de voitures susceptibles de servir de train de nuit. À cet égard, je renvoie également à la réponse à la question écrite de M. Jef Van den Bergh du 1^{er} mars 2019.

Het is nog maar vrij recent dat er wegens het toenemende klimaat-

reste encore à déterminer. En tout cas, le monde ferroviaire belge y est très attentif. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure soutient le développement de l'offre ferroviaire et analyse chaque demande de sillon avec neutralité, en se fondant sur les réglementations applicables.

Ces trains seront mis en service au mois de janvier, à un coût indéterminé. Le trajet Vienne-Bruxelles, qui compte 1 300 km, s'effectuera en douze heures. Il faudra voir comment sera établi l'équilibre avec le tarif sollicité. Voilà les informations que je pouvais vous apporter.

bewustzijn opnieuw nachttreinen worden ingelegd. Het valt nog te bezien hoe groot deze omslag zal zijn. In de Belgische spoorsector wordt deze evolutie aandachtig gevolgd. Infrabel steunt de uitbreiding van het aanbod en onderzoekt elke aanvraag in alle objectiviteit.

De treinreis tussen Brussel en Wenen (1.300 km) zal twaalf uur duren. Het is nog niet bekend hoeveel een treinticket zal kosten.

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie. Je vais consulter les collègues pour connaître leur réplique.

15.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

C'est une excellente nouvelle pour la gare de Liège; c'est du *win-win*. D'une part, les Liégeois vont avoir accès à cette offre ferroviaire et, d'autre part, au niveau du remplissage de ce train, tout un marché autour de Liège peut être capté.

Pour la réduction de nos émissions et le succès de ce projet, il est essentiel qu'il soit finalisé. Les Liégeois vont être ravis d'apprendre la nouvelle.

Plus globalement, la SNCB va devoir se positionner sur le développement des trains de nuit. C'est un secteur à côté duquel il ne faut pas passer. Des projets vont évidemment se développer au niveau européen. Ma collègue a déposé une motion à ce sujet.

Ce sont des occasions importantes qu'il convient de saisir. Il ne faut pas rater le train, sans mauvais jeu de mots!

15.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, laat het duidelijk zijn dat voor Ecolo-Groen de logische keuze voor elke afstand tot en met 1.000 km de trein moet zijn. De nachttrein kan daarbij een goed alternatief zijn en kan meteen ook een extra bijdrage aan het klimaatdebat leveren.

Het is duidelijk. In Zweden, Oostenrijk en Zwitserland hebben de regeringen het begrepen. Ook Nederland onderzoekt nu de opportuniteiten. Laat België volgen.

Daarom dringen wij er bij de regering op aan maatregelen te treffen, teneinde de mogelijkheden zo gunstig mogelijk te maken, om behalve de verbinding Brussel-Wenen meer internationale nachttreinen te kunnen inleggen. Daarbij denk ik aan het verlagen van rijpadvergoedingen, een flexibeler aanvraagproces en actief overleg met andere spooraanbieders.

15.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook voor ons is het heel goed dat die trein van

15.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dat is goed nieuws voor het station Luik, zowel voor de Luikenaars als voor de bezetting van die trein en dus voor het klimaat. Meer algemeen zal de NMBS een standpunt moeten innemen over de nachttreinen.

15.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Pour Groen, le train constitue le choix logique pour tout trajet en dessous de 1 000 km. Cela serait favorable au climat et les gouvernements suédois, suisse et autrichien l'ont bien compris.

La Belgique doit suivre cet exemple. Nous plaçons en faveur de mesures qui rendent les conditions les plus favorables possible comme des redevances d'utilisation de sillons modérées, une procédure de demande plus flexible et la consultation avec d'autres opérateurs ferroviaires.

15.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pour nous aussi, il est très

start gaat en dat het dossier verder zal worden ontwikkeld.

Voor ons is het ook heel belangrijk dat kortere afstanden van minder dan 1.000 km steeds meer met de trein kunnen gebeuren.

Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de vraag wat een en ander op het vlak van tewerkstelling zou bieden en evenmin op de vraag hoe de sociale partners tegenover het punt staan.

15.12 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dat het internationaal vervoer moet worden aangemoedigd, daarover zijn wij het allen eens.

Wij zijn alvast tevreden met uw antwoord dat geen subsidies worden uitgedeeld die marktverstoringen werken. Wij moeten veeleer spelers op de internationale markt kansen geven. Wij zien dat er op een geliberaliseerde markt mogelijkheden zijn.

15.13 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, het is positief dat u kunt bevestigen dat wij vanaf januari tweemaal per week de nachttrein naar Wenen kunnen nemen. Ik hoop dat dit een signaal kan zijn en de NMBS ertoe kan aanzetten om ernstig naar de hernieuwde ontluiking van de markt te kijken. Zoals de collega van Ecolo-Groen heeft aangegeven, zijn er al andere staten die daar zeer positief tegenover staan en maatregelen nemen. Ik denk dat wij dat ook moeten doen.

De collega van de Open Vld vreest voor marktverstoringen subsidies. Goede voorbeelden daarvan zijn bijvoorbeeld de fiscale vrijstellingen voor kerosine. Een ander voorbeeld zijn de miljoenen euro's belastinggeld die elk jaar worden geïnvesteerd in regionale luchthavens, waardoor een anachronistische vlucht van Antwerpen naar Londen City kan worden genomen, terwijl er ondertussen twaalf treinen per dag rijden tussen Brussel en Londen. Het is goed dat u daar even naar kijkt en ik neem aan dat u dan ook kijkt naar de subsidies voor de luchtvaart.

15.14 Mélissa Hanus (PS): Je partage bien entendu l'enthousiasme de mes collègues quant à cette nouvelle et aux avancées qui y sont liées.

Monsieur le ministre, je vous invite à relire le texte que j'avais déposé en juillet dernier et qui se prononce en faveur du train de nuit, en réduisant le coût des sillons ferroviaires pendant la nuit.

C'est un point sur lequel j'espère que nous pourrions travailler dans les prochains mois et j'espère surtout que le prochain gouvernement pourra s'en saisir.

15.15 François Bellot, ministre: Monsieur le président, permettez-moi de faire une boutade: j'espère que tous ceux qui sont favorables aux trains de nuit prendront au moins une fois dans leur vie le train de nuit vers Vienne.

15.16 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal daar zeer graag gebruik van maken. Wenen is een prachtige stad en ik

important que les trajets en dessous de 1 000 km se fassent en train. Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions relatives aux effets qu'aura ce projet sur l'emploi et sur l'attitude des partenaires sociaux.

15.12 Marianne Verhaert (Open Vld): Il faut encourager le transport international. Je suis contente que l'on ne donnera pas de subventions susceptibles de perturber le marché. Un marché libéralisé offre des aubaines.

15.13 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il est positif que nous ayons la possibilité de prendre un train de nuit vers Vienne à partir du mois de janvier. Espérons que la SNCB suivra attentivement l'évolution du marché et que nous prendrons des mesures d'aide au même titre que d'autres pays.

L'Open Vld craint que ces subventions perturbent le marché. Pourtant, ces subventions sont déjà octroyées sous la forme d'exemptions fiscales pour le kérosène et il convient de citer également, à cet égard, l'argent du contribuable qui est injecté en grandes quantités dans les aéroports régionaux.

15.14 Mélissa Hanus (PS): Ik deel het enthousiasme van mijn collega's. Ik hoop dat de volgende regering mijn voorstel om de rijpadvergoedingen voor nachttreinen te verlagen, in overweging zal nemen.

15.16 Tomas Roggeman (N-VA): J'utiliserai volontiers cette liaison,

heb mij voorgenomen om de stad ooit eens te bezoeken.

Dit is hoe dan ook een mooi initiatief. Ik hoop dat nog veel van zulke nieuwe projecten zullen worden opgestart. Het is aan ons als beleidsmakers om de bestaande drempels daartoe te verlagen.

car Vienne est une ville magnifique. J'espère que cette belle initiative servira d'exemple. En tant que responsables publics, nous pouvons réduire les obstacles à cet effet.

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

16 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De procedure S460" (55000907C)

16 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La procédure S460" (55000907C)

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de procedure S460 betreft de dienst op enkelspoor met gebruik van bouwmachines op spoorwerven. Dit was de voorbije jaren het onderwerp van betwisting tussen DVIS en Infrabel.

Naar aanleiding van de vernieuwing van de veiligheidsvergunning van Infrabel verbood DVIS de toepassing van de procedure S460. Vervolgens werd dit herzien tot een mogelijkheid om de S460 te blijven gebruiken, op voorwaarde dat het gepaard ging met een risicoanalyse.

Infrabel betwistte deze beslissing bij het Marktenhof. Een en ander leidde ertoe dat een nieuwe procedure S460 werd uitgewerkt, met ingang van 1 januari 2019, dat onder strikte voorwaarden toch werken toelaat op sporen in gebruik.

Mijnheer de minister, heeft Infrabel de procedure S460 getest inclusief de risicoanalyse, zoals door DVIS voorgesteld? Hoe vaak werd dit toegepast? Wat waren de bevindingen bij deze toepassing? Of is men meteen overgegaan tot juridische stappen?

Wat was de beweegreden van Infrabel om de beslissing van DVIS aan te vechten? Heeft Infrabel de procedure al toegepast in haar versie zoals die herzien is met ingang van 1 januari 2019? Hoe vaak heeft men dat al toegepast? Wat waren de bevindingen?

In hoeverre speelt de betwisting over de procedure S460 een rol bij de beslissing van Infrabel tot massificatie van de werken buiten de weekends en buiten de nachten en in plaats daarvan overdag? Steunt u als bevoegd minister de keuze van Infrabel om die werken als dusdanig te organiseren, wetende dat dit bijkomende overlast genereert voor het treinverkeer en dus ook voor de treinreiziger?

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): La procédure S460 permet à Infrabel de réaliser des travaux lourds au moyen d'engins de chantier sur des tronçons à voie unique. À l'occasion du renouvellement de l'agrément de sécurité d'Infrabel, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) avait, dans un premier temps, interdit cette procédure, pour ensuite subordonner son utilisation à la réalisation d'une analyse des risques. Après contestation par Infrabel, une nouvelle procédure S460 a été mise en œuvre le 1^{er} janvier 2019, permettant d'effectuer, sous certaines conditions, des travaux sur des voies maintenues en service.

Le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel a-t-il testé la procédure S460, y compris l'analyse des risques? Combien de fois, et quels étaient les résultats de ces tests? Pourquoi Infrabel a-t-il fait appel de la décision du SSICF? Infrabel a-t-il entre-temps appliqué la nouvelle procédure? Dans quelle mesure l'appel joue-t-il un rôle dans la décision d'Infrabel de concentrer les travaux pendant la journée? Le ministre soutient-il ce choix d'Infrabel, avec tous les risques de perturbations du trafic que cela pourrait entraîner?

16.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, Infrabel laat mij weten dat nadat de beslissing werd genomen om de procedure S460 op te schorten, een analyse werd uitgevoerd van de werken die gepland waren in de periode van juli tot december 2018. Infrabel zag zich verplicht om haar tussenkomst strikt te beperken. Enkel de werken die een impact hadden op de exploitatieveiligheid

16.02 François Bellot, ministre: À la suite de la décision de suspendre la procédure S460, une analyse des travaux planifiés entre juillet et décembre 2018 a été effectuée. Seuls les travaux ayant

werden behouden in de voorziene planning. Overeenkomstig het verzoek van de DVIS, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, die onder voogdij van minister Ducarme staat, heeft Infrabel een risicoanalyse ontwikkeld en toegepast onder de vorm van een beslissingsmatrix. Door die beslissingsmatrix toe te passen kon voor elke werf aan de hand van objectieve veiligheidscriteria worden uitgemaakt of men verplicht was de spoorlijn al dan niet volledig buiten dienst te stellen.

Infrabel moet een plicht tot terughoudendheid in acht nemen in het kader van de gerechtelijke procedure die aanhangig is bij de Franstalige ondernemingsrechtbank van Brussel.

Na een periode waarin tests werden uitgevoerd en het personeel werd opgeleid, past Infrabel sinds 1 januari 2019 de nieuwe procedure S560 toe. Die nieuwe procedure wordt gemiddeld 350 keer per maand toegepast op het netwerk. De resultaten zijn bevredigend.

Op basis van de voorafgaande risicoanalyses, waarbij rekening wordt gehouden met verschillende parameters die verband houden met de werven en met het treinverkeer, bestaat de mogelijkheid dat de ploegen van de infrastructuurbeheerder tijdens de werken een lijn totaal moeten onderbreken. Wanneer die situatie zich voordoet, wordt de totale lijnonderbreking benut om een maximaal aantal interventies op de verschillende assets van de infrastructuur in te plannen.

Een dergelijke groepering van activiteiten tijdens de volledige onderbreking van het treinverkeer wordt inderdaad massificatie van de werken genoemd. Gewoonlijk worden de onderhoudswerken op het spoorweginet uitgevoerd tijdens korte buitendienststellingen van de infrastructuur die geconcentreerd worden in periodes waarin er geen treinverkeer is. Bijgevolg is de duur ervan beperkt en gebeurt de spreiding ervan in de tijd en in de ruimte in functie van de plaats waar de onderhoudsploegen zich bevinden. Zo kan het onderhoud niet optimaal worden uitgevoerd.

De massificatie van de onderhoudswerken strekt er bijgevolg toe om de uitvoering ervan in langere periodes op langere baanvakken te concentreren, evenwel steeds met het oog op een minimale impact van deze werken op het verkeer. Ik voeg er nog aan toe dat massificatie niet als de regel mag worden aanzien en dat het bovendien slechts in een beperkt aantal welbepaalde gevallen mag worden toegepast.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, veiligheid is natuurlijk een belangrijke prioriteit voor zowel DVIS als Infrabel maar tegelijkertijd moet ook de dienstverlening aan de reiziger behouden blijven. Hier komt men in een situatie terecht waarin deze beide principes met elkaar in conflict komen. Ik ben het volledig met u eens dat die massificatie geen principe mag worden en dat het volledig buiten dienst stellen van baanvakken zoveel mogelijk moet worden vermeden.

un impact sur la sécurité d'exploitation ont été maintenus. Conformément à la demande du SSICF, Infrabel effectue une analyse des risques sous la forme d'une matrice décisionnelle basée sur des critères de sécurité objectifs. Cette analyse permet de décider de la mise hors service complète ou non d'une ligne.

Infrabel est tenu à un devoir de réserve dans le cadre de la procédure judiciaire devant le tribunal francophone de de l'entreprise de Bruxelles.

À l'issue d'une période pendant laquelle des tests ont été effectués et le personnel a été formé, Infrabel a mis en place la nouvelle procédure S560 le 1^{er} janvier 2019. Cette procédure est appliquée 350 fois par mois en moyenne et donne des résultats satisfaisants.

Sur la base des analyses de risques préalables, les équipes d'Infrabel peuvent être amenées à interrompre complètement une ligne. Dans de tels cas, l'interruption de la ligne est mise à profit pour regrouper un maximum d'interventions. Les travaux d'entretien sont généralement réalisés durant une brève mise hors service de l'infrastructure à des moments où il n'y a pas de trafic ferroviaire. Dans de telles conditions, l'entretien ne peut pas être effectué de manière optimale.

Dans ce type de massification, les travaux d'entretien s'effectuent sur une plus longue période et sur des tronçons de voie plus longs. Leur impact sur le trafic est toujours limité. Cependant, la massification ne constitue pas la règle.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): La sécurité est une priorité importante, mais dans le même temps, le service aux voyageurs doit être maintenu. La massification oppose ces deux principes.

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

17 Questions jointes de

- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Bruxelles" (55000909C)
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Le dossier du survol aérien de la Région bruxelloise et sa proche périphérie" (55001144C)
- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Les fausses déclarations de la province du Brabant flamand quant au survol de Bruxelles" (55001195C)

17 Samengevoegde vragen van

- Gilles Vanden Burre aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vluchten boven Brussel" (55000909C)
- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dossier van de vluchten boven het Brusselse Gewest en de nabije omgeving" (55001144C)
- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De foute informatie van de provincie Vlaams-Brabant inzake de vluchten boven Brussel" (55001195C)

17.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'aimerais vous interpellier à propos de plusieurs points concernant le dossier du survol de Bruxelles.

Au mois de septembre, l'État fédéral devait 3,2 millions d'euros au gouvernement bruxellois pour violation des normes de bruit. Les autorités fédérales sont en défaut de paiement depuis le 30 août. Par ailleurs, le fédéral a été tenu de réaliser une étude d'incidence des nuisances sonores. Le deuxième volet de ce rapport a été publié en juin de cette année.

Ensuite, afin d'éviter de payer davantage d'astreintes et d'améliorer rapidement la situation, votre cabinet avait proposé il y a quelque temps de mettre en place des *quick wins*.

En outre, Brussels Airport Company, qui gère l'aéroport, a récemment annoncé avoir l'intention de rénover la piste 25R/07L du 13 juillet au 23 août 2020.

Enfin, fin 2016, skeyes – anciennement Belgocontrol – mettait en place un nouveau logiciel d'aide au choix des pistes (RAAS). Quelques mois plus tard, ce logiciel était déclaré illégal.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que vous allez continuer à payer les astreintes tant que le fédéral ne répond pas au jugement?

Pouvez-vous nous confirmer que les *quick wins* précités ont été étudiés et évalués par vos services? Quel est l'impact concret au niveau du bruit au sol de ces *quick wins* et selon quelle zone (proche de l'aéroport, périphérie éloignée, zone densément peuplée)? Pouvez-vous nous fournir ces évaluations environnementales? Avez-vous la possibilité technique de réduire le bruit subi par les habitants survolés depuis maintenant presque deux ans?

Où en est le chantier de rénovation des pistes évoqué? A-t-il été évalué? Pouvez-vous nous fournir vos études de bruit pour limiter l'impact sur les zones survolées? La population en a-t-elle été informée? Cette rénovation ne représenterait-elle pas une opportunité afin d'évaluer le nouveau schéma de vol?

Où en est la mise en place du logiciel RAAS? Est-il utilisé par skeyes?

17.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): In september moest de federale Staat 3,2 miljoen euro aan de Brusselse regering betalen wegens het schenden van de geluidsnormen.

Om nog meer dwangsommen te vermijden en om de situatie snel te verbeteren had uw kabinet enkele *quick wins* voorgesteld.

Brussels Airport Company kondigde aan dat er van 13 juli tot 23 augustus 2020 vernieuwingswerken aan baan 25R/07L uitgevoerd zullen worden.

Het in 2016 door skeyes geïmplementeerde Runway Allocation Advisory System (RAAS) werd enkele maanden later illegaal verklaard.

Kunt u bevestigen dat u de dwangsommen zult blijven betalen zolang de federale regering zich niet schikt naar de rechterlijke uitspraak? Wat is de impact van de *quick wins* op het geluidsniveau aan de grond? Kunt u ons de milieueffectenbeoordelingen bezorgen? Hoeveel staan de renovatiewerken aan de banen? Bieden deze werken niet de gelegenheid om het nieuwe vluchtschema te evalueren? Wordt de RAAS-software gebruikt door skeyes?

Hoe zal er gevolg worden gegeven aan het tweede deel van de effec-

Si oui, comment expliquez-vous que skeyes utilise un logiciel dont les paramètres n'ont pas été validés par vos soins? Les critères sont-ils publics? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous les fournir?

Quant à la suite donnée au deuxième volet de l'étude d'incidence que j'ai évoqué, avez-vous étudié l'impact environnemental des routes? Que comptez-vous faire pour y remédier?

17.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, comme mon collègue vient de l'expliquer, ce dossier revient sans cesse, de législature en législature, car le survol de Bruxelles et de sa proche périphérie cause aux habitants des communes concernées de nombreuses nuisances. Il porte également atteinte de manière illégale et disproportionnée à leurs droits fondamentaux, principalement le droit à un environnement sain consacré tant dans notre Constitution qu'à travers la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

La pollution de l'air due aux rejets des réacteurs et l'insécurité réelle causée par des avions en phase critique de décollage ou d'atterrissage constituent l'une des atteintes graves à l'intégrité physique des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie.

Durant la précédente législature, mon groupe n'a eu de cesse de vous interroger sur ce dossier. Depuis plus de quinze ans, aucune avancée n'a été constatée au niveau fédéral. Pire encore, le nombre de vols constatés n'a cessé de croître, tant durant la journée que durant la nuit. De nombreux Bruxellois se plaignent, ce matin encore, d'avoir été réveillés à 05 h 00 par le bruit assourdissant des réacteurs.

Nous insistons également sur le fait qu'à aucun moment, le gouvernement fédéral n'a évalué les incidences environnementales de ces vols de nuit pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, malgré les risques avérés pour le sommeil et la tranquillité de ces personnes. Pourtant, le tribunal de première instance de Bruxelles, par son jugement du 20 juillet 2017, a condamné l'État belge en exigeant le strict respect de l'arrêté Gosuin, dit "arrêté bruit", entré en vigueur en 2000. Le tribunal a également confirmé, par son jugement du 1^{er} février 2019, l'obligation pour l'État fédéral de produire une étude d'incidence environnementale avant le 3 juin 2019, sous peine d'astreintes de 300 000 euros par mois de retard.

Selon les dernières informations communiquées par la presse et confirmées par différentes organisations, il ressort que certaines communes du nord du pays tentent, quant à elles, de démontrer que la Région bruxelloise ne serait que très peu survolée, afin d'en tirer avantage dans un contentieux judiciaire.

S'il ne nous appartient pas de nous prononcer sur ce contentieux, cela pose quand même question parce qu'il y a des cartes qui reprenaient des tracés radar de vols qui ne portaient que sur la route du ring et qui auraient ainsi été détournées, omettant délibérément celles montrant bien que le virage gauche survole Bruxelles.

Monsieur le ministre, quel est l'état du dossier du survol de la Région bruxelloise et de sa proche périphérie? Des avancées majeures

tenstudie? Werden de milieueffecten van de vliegroutes bestudeerd? Hoe kunnen ze worden tegengegaan?

17.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Het vliegverkeer boven Brussel en de Brusselse rand veroorzaakt heel wat hinder en vormt een inbreuk op de grondrechten van de inwoners, waaronder het recht op een gezond leefmilieu. In een periode van meer dan vijftien jaar werd er geen enkele vooruitgang geboekt. Het aantal vluchten blijft stijgen, zowel overdag als 's nachts. De milieueffecten werden nooit geëvalueerd.

De rechtbank van eerste aanleg Brussel heeft de Belgische Staat niettemin veroordeeld tot de strikte naleving van het besluit-Gosuin dat in 2000 in werking is getreden. Ze heeft bevestigd dat de Staat een milieueffectenstudie moest overleggen vóór 3 juni 2019, op straffe van een dwangsom van 300.000 euro per maand vertraging.

Sommige Vlaamse gemeenten proberen aan te tonen dat het vliegverkeer boven het Brusselse Gewest heel beperkt blijft, om daar hun voordeel mee te doen in het kader van een rechtsgeding.

Naar verluidt werd er met kaarten met vliegroutes gesjoemeld om de linkerbocht boven Brussel te verdoezelen.

Wordt er vooruitgang verwacht in dit dossier? Wat is de stand van zaken op het stuk van de milieueffectenstudie? Hoe staat het met de betaling van dwangsommen als de federale regering niet optreedt? Kan de regering ondanks deze periode van lopende zaken besluiten om zich niet aan de rechterlijke beslissingen te houden? Hoeveel vliegtuigen zijn er in 2018 over Brussel gevlogen?

peuvent-elles être attendues tant par les associations que par les habitants survolés?

Où en est-on avec l'étude d'incidence environnementale ainsi qu'avec le paiement des éventuelles astreintes en cas d'inaction du gouvernement fédéral? Un gouvernement, certes en affaires courantes, peut-il ainsi décider de ne pas respecter les décisions de justice?

Afin de clarifier les éventuelles informations erronées, pourriez-vous nous communiquer le nombre d'avions ayant survolé Bruxelles au cours de l'année 2018?

17.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, l'État fédéral a versé les astreintes réclamées par la Région de Bruxelles-Capitale pour les deux mois de commandement reçus, datant de mai et de juin 2019, pour un montant de 2 411 490,41 euros pour les vols jugés en infraction par la Région de Bruxelles-Capitale en avril et mai 2019. L'État belge a toujours honoré les paiements dus. Dans le dossier que vous citez, ces paiements ont aussi eu lieu. Nous avons payé tous les commandements reçus. Nous n'en avons pas reçu d'autres.

Concernant les nuisances sonores, vous évoquez le second volet de l'étude d'incidence réalisée par Envisa. Je vous en remercie. J'en profite d'ailleurs pour vous inviter à prendre connaissance des deux volets de cette étude. En effet, elle est d'un haut niveau de qualité et pose à mon sens les vraies questions face à un problème global qui nécessite une implication de tout un chacun. Les principes et les voies de recherche d'une solution équitable y sont exposés. Je rappelle que l'analyse a servi quelques vérités crues sur les uns et les autres dans le constat, et personne n'y a échappé.

Le préambule au résumé opérationnel de cette étude précise: "Une politique commune en matière de bruit pour l'aéroport de Bruxelles est une condition préalable pour que tout organisme puisse déterminer la solution opérationnelle optimale." Après avoir énoncé une liste d'une dizaine d'exemples d'objectifs de cette politique commune, l'étude ajoute encore: "Ces objectifs ne sont pas entièrement compatibles entre eux et nulle part ce type d'objectif n'est défini comme une politique belge commune en matière de bruit des avions de l'aéroport de Bruxelles-National."

Et de poursuivre: "Tant qu'aucun processus politique harmonisé et convenu d'un commun accord entre toutes les parties n'est achevé, aucune agence extérieure ne peut donc fournir la solution du bruit opérationnel – autrement dit: solution miracle – escomptée scientifiquement et exigée par le jugement du 19 juillet 2017."

Les *quick wins* ne dérogent pas à ce principe. Aucune mesure structurelle – qu'elle soit à court, moyen ou long terme – ne peut être isolée d'une approche générale. Toute mesure – qu'importe sa nature – aurait pour effet secondaire de bénéficier davantage à certaines franges de la population au détriment d'autres. Au demeurant, je tiens à rappeler que les décisions judiciaires postérieures à celle de juillet 2017 émanant de plaintes de riverains d'une autre région que la Région de Bruxelles-Capitale rendent impossible toute action qui ne découlerait pas d'une approche générale.

17.03 Minister François Bellot: De federale Staat heeft 2.411.490,41 euro aan dwangsommen betaald voor de twee maanden waarvoor we een dwangbevel hebben gekregen, namelijk mei en juni 2019. Die werden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevorderd voor de vluchten in april en mei waarover geoordeeld werd dat de regels niet nageleefd werden. Er werd steeds gevolg gegeven aan de ontvangen dwangbevelen.

U verwijst naar het tweede deel van de impactstudie van Envisa. Ik nodig u uit om de hele studie te lezen, waarin de principes voor een rechtvaardige oplossing van dit alomvattende probleem uiteengezet worden zonder dat er iemand ontzien wordt.

In de inleiding staat er dat een gemeenschappelijk geluidsnormenbeleid een conditio sine qua non is voor iedere mogelijke werkbare oplossing. In de studie worden er eerst voorbeelden van doelstellingen gegeven, waarna er vastgesteld wordt dat die doelstellingen niet volledig met elkaar verenigbaar zijn en dat ze geen gemeenschappelijk beleid vormen.

Nog volgens de studie kan er zolang er geen geharmoniseerd politiek proces in onderlinge overeenstemming tussen alle partijen vastgelegd is, geen enkel extern agentschap de oplossing aanreiken die door het arrest van 19 juli 2017 vereist wordt. *Quick wins* vormen geen afwijking op dat principe. Geen enkele structurele

Par conséquent, il importe que le prochain gouvernement fédéral puisse mener les travaux d'élaboration de l'approche globale des nuisances sonores, en se fondant sur le plan global que je vais présenter aux membres du kern et tenter de faire progresser ainsi que sur l'étude Envisa dont nous disposons depuis quelques mois.

Pour ce qui concerne le logiciel RAAS, je rappelle que ce dernier a été développé afin d'assister les contrôleurs dans le choix des pistes à utiliser, conformément aux instructions données par le ministre. Cet outil ne se substitue pas aux contrôleurs aériens. Skeyes est tenue de garantir, comme attendu d'une entreprise publique autonome, la sécurité de la navigation aérienne et le respect des instructions ministérielles.

Je confirme qu'aucun changement n'a été apporté au processus décisionnel et aux critères de sélection des pistes pour la mise en œuvre du RAAS et qu'à ce jour, les paramètres proposés par skeyes n'ont pas été validés par la Direction générale du trafic aérien (DGTA).

Certaines de vos questions évoquent aussi les articles de presse parus la semaine dernière au sujet d'une prétendue tentative de manipulation de la part de parties flamandes – communes et province – dans un recours intenté contre l'État belge. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur ces allégations. Néanmoins, je puis vous affirmer que la situation générale et détaillée du trafic aérien opérant à Bruxelles-National – tant en nombre de mouvements qu'en pourcentage par piste, par agglomération, par route de départ et par procédure d'arrivée – est bien reprise dans les différents tableaux et cartes du document contenant les conclusions de l'État belge que nos avocats ont remises au juge qui instruit l'affaire.

Les cartes reprenant les courbes de bruit de l'ensemble du trafic de l'aéroport de Bruxelles y sont donc bien incorporées, avec de multiples détails sur l'ensemble de l'activité aéroportuaire – sans en isoler ou en oublier une – permettant d'éclairer les parties et les juges sur les données et proportions du nombre d'avions empruntant les différentes routes et sur le bruit qui en découle pour chaque Région. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous remettre cette liste. Nos avocats ont une photographie de toute la situation.

Concernant le chantier de rénovation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, selon l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux procédures de navigation aérienne, le ministre est compétent pour déterminer les routes de vol et ainsi l'usage des pistes à Bruxelles-National au cours des travaux.

Les instructions du ministre et du directeur général réglementant l'usage du PRS prévoient la possibilité de déroger au PRS en cas de travaux sur les pistes concernées. Par courrier, BAC m'a communiqué, au début du mois de septembre 2019, les pistes qui seront probablement utilisées par skeyes sur la base des conditions météorologiques, des infrastructures disponibles et des autres critères d'attribution des pistes actuellement en vigueur et par ailleurs décrits à l'AIP.

maatregel kan los van een alomvattende aanpak gezien worden.

De gerechtelijke beslissingen die na juli 2017 naar aanleiding van klachten van omwonenden van een ander Gewest gewezen werden, maken die globale aanpak noodzakelijk. De volgende federale regering zal die moeten ontwikkelen op basis van de studie van Envisa en het globaal plan dat ik aan het kernkabinet voorgelegd heb.

De RAAS-software helpt de verkeersleiders bij de keuze van de start- en landingsbanen in overeenstemming met de instructies van de minister, maar vervangt hen niet. Skeyes moet de veiligheid van de luchtvaart waarborgen en de ministeriële instructies opvolgen.

Het besluitvormingsproces en de selectiecriteria voor de start- en landingsbanen werd niet gewijzigd voor de toepassing van de RAAS-software. Tot op heden heeft het DGLV de door skeyes voorgestelde parameters niet gevalideerd.

Het is niet aan mij om me uit te spreken over de beschuldigingen in de pers over vermeende manipulatie door de Vlaamse partijen in een hoger beroep tegen de Belgische Staat. De algemene situatie van het luchtverkeer op de luchthaven te Zaventem werd gedetailleerd beschreven in de conclusies van de Belgische Staat die aan de rechter overgelegd werden.

Daarin staan ook de kaarten met de geluidscurven van al het verkeer op Brussels Airport. We kunnen u deze lijst bezorgen.

De minister is bevoegd voor het bepalen van de vliegroutes en het gebruik van de banen op Brussels Airport tijdens de renovatiewerken aan de banen.

De instructies van de minister en

J'ai demandé à la DGTA, à la suite de ce courrier de septembre 2019 pour des travaux en 2020, une analyse détaillée des impacts qu'auraient ces travaux ainsi qu'une proposition de mesures de mitigation, c'est-à-dire de la configuration de pistes que la DGTA jugera la plus appropriée à me soumettre. À la suite de cette analyse et de ces propositions, j'aurai une concertation avec l'administration et une instruction sera alors envoyée à skeyes, comme cela a été fait lors des autres travaux sur la même piste 25R en 2012 et en 2015.

de directeur-général voorzien in de mogelijkheid om af te wijken van het PRS als er aan een bepaalde baan gewerkt wordt. Brussels Airport Company liet mij in september 2019 weten welke banen skeyes op basis van de geldende criteria waarschijnlijk zal gebruiken.

Ik heb het DGLV gevraagd om een gedetailleerde analyse van de mogelijke impact van deze werken en een voorstel voor een configuratie van de banen die het DGLV het meest geschikt acht. Op basis daarvan en in overleg met de administratie zal skeyes instructies ontvangen.

17.04 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le président, il faut quand même faire attention et éviter l'humour douteux concernant le survol de Bruxelles, même si cela m'a fait sourire.

Le président: Essayons d'atterrir sur ce point de l'ordre du jour qui nous occupe.

17.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Vous êtes en forme, monsieur le président!

Monsieur le ministre, comme cela a été dit, des rapports ont beau être rendus, des actions ont beau être menées, des programmes politiques ont beau être écrits par les uns et les autres, il s'agit d'un dossier qui hante les nuits d'une très grande partie de la population bruxelloise depuis trop longtemps. Étant originaire de Woluwe-Saint-Pierre, c'est une situation que je connais malheureusement trop bien.

Vous objectivez. Je tiens, d'ailleurs, à vous remercier pour les documents que vous nous avez remis. Nous continuerons évidemment à vous poser des questions. Je sais que le sujet n'est pas facile. Je ne pense pas qu'on puisse le résoudre d'un coup de baguette magique. Mais à un moment donné, il faudra qu'on puisse, sur la base de rapports objectifs, répondre politiquement à un problème de qualité de vie et de santé publique qui est lié aux nuisances des vols pour la population bruxelloise, mais aussi en dehors. À cette fin, il serait d'ailleurs intéressant de pouvoir disposer des données du deuxième volet dont vous avez parlé.

Notre détermination à avancer sur le sujet est vraiment sans faille. Mais il est clair qu'il faudra évidemment se mettre à plusieurs autour de la table pour y arriver.

17.06 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse – je dois le reconnaître – assez étayés. Je vous remercie également pour les chiffres que vous nous avez transmis et qui démontrent bien que le survol de Bruxelles reste problématique au regard des parties de Bruxelles concernées.

C'est la raison pour laquelle, si des cartes ont été détournées à

17.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Er mag dan actie ondernomen worden, dit dossier is al veel te lang een regelrechte nachtmerrie voor een groot deel van de Brusselse bevolking. Men zal, op grond van een objectief rapport, een antwoord moeten aanreiken voor een wezenlijk probleem inzake leefkwaliteit en volksgezondheid.

17.06 Sophie Rohonyi (DéFI): Uw antwoord is goed onderbouwd. Dat maakt duidelijk dat de vluchten boven Brussel nog altijd een probleem vormen. Als er inderdaad met bepaalde kaarten werd gesjoemeld, is dat onaan-

l'occasion de certaines conclusions, même si ce n'est pas le cas des conclusions qui ont été déposées par l'État belge, c'est juste inacceptable.

Je voudrais aussi revenir sur le paiement des astreintes. J'entends que l'État fédéral a payé des astreintes pour les vols qui ont été jugés en infraction, pour les mois d'avril et de mai. Mais cette solution n'est pas tenable. Et cela démontre bien la nécessité d'une solution structurelle en la matière.

Vous expliquez que s'il y a blocage, cela ne résulte pas d'une absence de volonté du fédéral mais d'une absence de volonté de certains partenaires avec lesquels une solution doit être trouvée, ce dont je prends note.

Toujours est-il qu'en tant que ministre fédéral de la Mobilité, votre mission est de réunir tous les partenaires pour arriver à une solution qui puisse satisfaire tout le monde ou, en tout cas, le plus grand nombre.

Il s'agit de se mettre en conformité avec des décisions de justice mais aussi avec votre propre accord de gouvernement qui insistait sur le développement économique de l'aéroport dans le respect des conditions de vie des riverains et de tous les citoyens touchés par les nuisances sonores.

Il y a toujours le volet relatif à l'étude d'incidences environnementales mais je voulais aussi insister sur la problématique d'une fixation éventuelle d'une période dite de nuit qui est en vigueur dans d'autres aéroports sans que cela ne porte aucunement préjudice à l'activité économique de ces aéroports, le développement d'une stratégie aéroportuaire nationale mais aussi l'instauration d'une autorité publique indépendante de contrôle des nuisances sonores aériennes. Avec le contentieux en cours, on voit bien l'importance d'avoir des partenaires pleinement objectifs dans leurs constats et recommandations.

J'entends votre détermination mais sachez que nous aussi, nous restons déterminés à faire en sorte que les solutions sur lesquelles vous et votre successeur, vous allez travailler, aillent dans le bon sens.

17.07 François Bellot, ministre: Je voudrais donner une réponse sous forme d'une boutade ou d'une suggestion que j'avais faite.

On a un bureau d'études qui vient de mener une étude très fouillée, effectuée par de grands experts internationaux qui ont pu atteindre des résultats spectaculaires dans de grands aéroports très connus. Je demande simplement à toutes nos familles politiques si elles sont prêtes à dire qu'elles se retirent du dossier et à confier à ces experts le soin de tracer eux-mêmes les futures routes aériennes arrivant à Bruxelles et de trouver des solutions.

Je ne vous demande pas une réponse maintenant. C'est une question que je pose.

Je l'ai dit lors de la précédente commission; j'ai demandé à d'autres partenaires politiques qui n'étaient pas nécessairement dans la

vaardbaar. De betaling van dwangsommen door de federale Staat is geen structurele oplossing. Het is uw taak om met de betrokken partners om de tafel te gaan zitten om een oplossing uit te werken waar iedereen zich in kan vinden.

Men moet zich houden aan de rechterlijke uitspraken en het regeerakkoord, waarin er werd aangedrongen op de economische ontwikkeling van de luchthaven met respect voor de omwonenden.

Er moet eventueel ook een nachtperiode vastgelegd worden die al op andere luchthavens bestaat zonder dat die hun economische activiteit schaadt. Er moet een nationale luchthavenstrategie ontwikkeld worden en er moet een onafhankelijke overheidsinstantie opgericht worden die de geluidshinder moet monitoren.

De lopende rechtszaken tonen het belang van objectieve vaststellingen en aanbevelingen aan.

17.07 Minister François Bellot: Er werd een zeer gedetailleerde studie uitgevoerd door internationale deskundigen, waarvan de resultaten die elders verkregen werden, spectaculair zijn.

Zijn de politieke partijen bereid zich uit het dossier terug te trekken en die personen te vragen de toekomstige routes vast te leggen en oplossingen te vinden? Daar moet u eens over nadenken.

majorité gouvernementale fédérale s'ils étaient prêts, comme dans la plupart des autres pays où il y a des conflits autour des aéroports, à dire que le pouvoir politique se retirait du dossier et confiait à une autorité indépendante, scientifique, connue pour la pertinence de ses choix, l'opportunité de décider l'activité aéroportuaire et les routes.

Je ne vous demande pas de répondre mais réfléchissez-y!

Le **président**: Le Parlement ayant le dernier mot, je me retourne vers Mme Rohonyi. Souhaitez-vous répliquer au ministre?

17.08 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, j'entends votre suggestion, mais je pense qu'il y a quand même des critères objectifs qui permettent de déterminer un tracé qui respecte un maximum la population. Un de ces critères, justement, c'est la densité de la population.

17.08 Sophie Rohonyi (DéFI): Er bestaan objectieve criteria om een aanvaardbare vliegroute uit te tekenen, zoals bijvoorbeeld de bevolkingsdichtheid.

17.09 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): C'est évidemment un débat très sensible, mais aussi passionnant. Je sais que nous sommes actuellement dans une période d'affaires courantes, avec un gouvernement minoritaire, mais nous attendons ces réponses du gouvernement fédéral depuis de nombreuses années. L'objectivation, les experts internationaux, nous les avons toujours vus d'un bon œil. Cependant, il faut à un moment prendre une décision au niveau politique. On ne peut pas laisser l'ensemble des décisions politiques à un organe externe.

17.09 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): We hebben altijd alle begrip gehad voor de objectivering en de internationale experts maar ooit moet de politiek beslissen. Een politieke beslissing kunnen we niet overlaten aan een extern orgaan. In de huidige omstandigheden is het niet mogelijk een beslissing te nemen maar dat had men wel al heel wat eerder moeten doen.

Il aurait peut-être fallu tenter le coup durant les quatre ou cinq dernières années. Je ne trouve pas que vous, ou votre prédécesseuse, ayez consacré beaucoup d'énergie à ce niveau-là. J'entends votre appel et j'y suis en partie sensible, mais il faut passer à l'action. Je sais qu'aujourd'hui les conditions ne sont pas réunies pour agir, mais il faudra que ce soit traité d'urgence dès qu'une majorité sera mise en place.

17.10 François Bellot, ministre: Le rapport Envisa, parties I et II, se trouve sur le site du SPF Mobilité et Transports. Je vous invite à le lire à tête reposée, mais pas avant d'aller dormir car vous risqueriez de passer une nuit un peu agitée, vu le discours, parfois un peu rude, tenu à l'encontre de l'ensemble des acteurs.

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

Le **président**: Chers collègues, le ministre nous quittera vers 17 h 30. Nous pouvons encore traiter quelques questions, en principe jusqu'au point 28 de notre agenda. Les questions restantes seront traitées lors d'une prochaine commission, le mercredi 27 novembre après-midi.

Mijnheer Bertels, u hebt een vraag?

17.11 Jan Bertels (sp.a): Inderdaad voorzitter, zal mijn vraag onder punt 38 ook nog behandeld worden?

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Bertels, die vraag zal tijdens een volgende vergadering worden behandeld.

18 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "Het nationaal werkvenster van Infrabel" (55000981C)

18 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La fenêtre nationale travaux

d'Infrabel" (55000981C)

18.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het ontwerp van netverklaring voor 2021 lezen we op pagina 57 dat in het kader van het nationaal werkvenster "toegekende capaciteit is voorbehouden aan Infrabel op zondag tussen 01.00 uur en 05.00 uur, ongeacht de gebruiksintensiteit van de lijn en dit voor het volledige net". Op dat moment rijden er nog enkele treinen, bijvoorbeeld de IC445 van Brussel-Centraal naar Oostende en de IC9272 van Antwerpen-Centraal naar Brussel-Centraal. Bovendien zijn er nog altijd een aantal treinen die tijdig in bepaalde stelplaatsen moet geraken voor het einde of het begin van de dienst.

Ik heb de volgende vragen voor u, mijnheer de minister.

Ten eerste, kan u duiden wat precies de draagwijdte is van deze passage? Betekent dit dat het hele jaar door op zaterdagavond tussen 01.00 uur en 05.00 uur werken plaatsvinden op het net? Gelden voor de planning van deze werken dezelfde procedures en timing, wat het overleg met de operatoren betreft, zoals u hebt geantwoord op eerdere parlementaire vragen.

Ten tweede, wat is hiervan de impact op het treinverkeer, onder andere op de aangehaalde voorbeelden. Wanneer en hoe wordt deze impact gecommuniceerd aan de reizigers? Worden er busdiensten of andere alternatieven geboden voor geïmpacteerde treindiensten?

Tot slot, kan dit een probleem vormen voor de toewijzing van extra rijpaden in de toekomst? Beperkt dit de mogelijkheid om het aanbod aan laatavond-, nachtelijke of ochtendlijke treinen uit te breiden?

18.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, om veilig treinverkeer en een betrouwbaar spoornet te garanderen, zijn werken aan de spoorinfrastructuur van cruciaal belang. Infrabel laat mij weten dat zij er alles aan zal doen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. In dat kader wordt een werkvenster ingebouwd. Dit is een tijdsinterval dat wordt vrijgehouden voor werken.

De technische diensten van Infrabel kunnen binnen deze periode naar eigen goeddunken werken inplannen. De werken krijgen binnen dit tijdsinterval voorrang op de treinen. Dit betekent echter niet dat er sowieso werken zullen plaatsvinden tijdens deze periode. Indien er geen werken gepland zijn, kunnen er wel treinen worden ingepland. De operatoren zijn op de hoogte van de werkvensters.

Volgens Infrabel zullen treinen die binnen een werkvenster aangevraagd worden, worden verplaatst of eventueel afgeschaft om voorrang te geven aan ingeplande werken. De manier waarop de treinen worden aangepast, gebeurt in nauw overleg met de betrokken spooroperatoren. Wanneer en hoe de impact wordt gecommuniceerd aan de reizigers, evenals de aangeboden alternatieven, is een beslissing van de NMBS of andere operatoren.

18.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag was ingegeven door een bezorgdheid van TreinTramBus en de Vereniging van Treingebruikers die dachten gelezen te hebben dat er tussen 01.00 uur en 05.00 uur op zaterdagavond geen treinen meer

18.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le projet de document de référence du réseau pour 2021 prévoit que la capacité allouée est réservée à Infrabel le dimanche entre 01.00 et 05.00 heures, quelle que soit l'intensité d'utilisation de la ligne, et ce pour l'ensemble du réseau. Or, à ce moment-là, certains trains circulent déjà.

Quelle est la portée de ce passage du document de référence? Est-ce que cela permet à Infrabel de réaliser des travaux pendant ce créneau tout au long de l'année? Quelle est la procédure à suivre pour la planification de ces travaux? Quel est l'impact sur le trafic ferroviaire? Comment les voyageurs sont-ils informés? Cette fenêtre travaux nationale limite-t-elle les possibilités d'élargissement de l'offre ferroviaire?

18.02 François Bellot, ministre: Infrabel met tout en œuvre pour limiter au maximum les désagréments. C'est pourquoi on a prévu cette fenêtre travaux nationale. Durant ce créneau horaire, Infrabel peut programmer des travaux comme le gestionnaire de l'infrastructure l'entend, la capacité lui étant alors réservée.

Cela ne signifie pas nécessairement que des travaux s'effectueront d'office au cours de cette période. Les demandes de capacité pour ces sillons seront décalées ou rejetées, toujours en concertation avec les opérateurs. Il appartient à la SNCB de déterminer la manière dont les adaptations seront communiquées aux voyageurs.

18.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): L'association des voyageurs TreinTramBus craignait que plus aucun train ne circule pendant

zouden kunnen rijden, wat dus niet blijkt te kloppen. Er wordt alleen voorrang verleend aan de werken.

Gelet op de komst van de nieuwe nachtverbinding met Wenen en hopelijk een verdere uitbreiding van het nachttreinaanbod zou ik willen vragen om daarmee rekening te houden in de toekomst en ervoor te zorgen dat het werkvenster die ontwikkeling alvast niet hindert.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dragen van oortjes of koptelefoon bij fietsers" (55001007C)

19 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le port d'écouteurs ou d'un casque audio par les cyclistes" (55001007C)

19.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, wij lazen in de pers recent over een onderzoek van CROW-Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid van de overheden in Nederland, dat hét fietsland in Europa is.

Uit dat onderzoek blijkt dat wie fietst met muziek in de oren, tot tien keer meer risico loopt op een ongeval. Daarop werd ook bij ons het debat in de media gevoerd. Aan de ene kant staan pleitbezorgers van een verbod, zoals oud-politierechter Christian Van Hoorebeke en universitair onderzoeker Bas de Geus, en aan de andere kant staat de Fietzersbond, die vindt dat dat argument geldt voor alle weggebruikers. Ook automobilisten en voetgangers kunnen immers worden afgeleid door muziek in de oren. Sommige koptelefoons zijn trouwens geluidsdempend, waardoor ze omgevingsgeluid elimineren, maar het contact met de omgeving wel blijven behouden. De situatie is dus niet zo zwart-wit als wordt voorgesteld.

Mijnheer de minister, ten eerste, bent u op de hoogte van dat onderzoek? Kunt u kort de conclusies ervan toelichten?

Ten tweede, kent u meer details uit het onderzoek? Op welke manier werd het verhoogde risico op een ongeval door het dragen van een koptelefoon of oortjes vastgesteld? Is er een bepaald decibelgehalte vanaf wanneer de focus op het verkeer sterk afneemt?

Ten derde, bent u op de hoogte van studies over de invloed van omgevingsgeluiden en afleiding op andere weggebruikers?

Ten vierde, hoe staat u tegenover het dragen van oortjes en koptelefoons in het verkeer, hetzij door fietsers, hetzij door andere weggebruikers? Bent u voorstander van een verbod of zou u dat overwegen?

19.02 Minister François Bellot: Mijnheer Vandenbroucke, rond het thema zijn er reeds tal van onderzoeken gevoerd.

De meeste komen tot de nogal voorspelbare conclusie dat het luisteren naar muziek in het verkeer ervoor zorgt dat de omgevingsgeluiden slechter worden waargenomen en dat het lokaliseren van andere voertuigen moeilijker wordt.

In sommige onderzoeken maakten fietsers gewag van compensatie-

cette période. Leur crainte s'est donc avérée non fondée. J'espère que le ministre veillera à ce que ces travaux nocturnes n'entravent pas la mise en service de trains de nuit, notamment celui entre Bruxelles et Vienne.

19.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il ressort d'une étude néerlandaise qu'un cycliste circulant coiffé d'écouteurs qui diffusent de la musique court jusqu'à dix fois plus de risques d'être victime d'un accident. La Fietzersbond estime que le port d'écouteurs devrait être interdit à tous les usagers de la route. Certains écouteurs ne rompent pas complètement le contact avec l'entourage, la situation est, par conséquent, plus nuancée qu'il n'y paraît dans les médias.

Le ministre a-t-il connaissance de cette étude? Comment a-t-on établi le risque d'accident lié au port d'écouteurs? À partir de combien de décibels l'attention est-elle détournée de la circulation? Que pense le ministre du port d'écouteurs dans le trafic en général et de son éventuelle interdiction?

19.02 François Bellot, ministre: De nombreuses études ont déjà été consacrées à ce sujet. Elles concluent, pour la plupart, que l'écoute de la musique perturbe la perception des bruits ambiants et complique la localisation d'autres véhicules. Dans certaines études, des cyclistes ont fait état de

gedrag in complexe verkeerssituaties, zoals het zachter zetten van de muziek, iets vaker rondkijken of slechts een oortje gebruiken.

In andere onderzoeken werd dergelijk compensatiegedrag echter niet of nauwelijks vastgesteld tijdens de observaties.

Het onderzoek rond dit thema is op dit ogenblik niet in een voldoende gevorderd stadium om daarop nu reeds beleidsopties te enten.

Een verbod is momenteel niet aan de orde. Een dergelijk verbod zal ook onmiddellijk aanleiding geven tot bijkomende vragen, zoals: wat met de voetgangers? Wat met motorrijders die naar muziek luisteren met boxen in hun helm? Wat met te luide muziek in auto's? Enzovoort.

Gelukkig is er artikel 8.3 van het verkeersreglement, dat stelt dat een bestuurder steeds in staat moet zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand moet hebben. Dit laat toe om nu reeds bestuurders te bestraffen als duidelijk blijkt dat zij door het luisteren naar te luide muziek hun voertuig onvoldoende in de hand hebben.

19.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw geruststellend antwoord, waarmee ik het volledig eens ben.

comportements compensatoires tels que baisser le volume, regarder plus attentivement autour de soi ou ne porter qu'un écouteur.

Les études ne sont pas encore à un stade suffisamment avancé pour permettre d'orienter les options politiques en la matière. Une interdiction n'est pas à l'ordre du jour. L'article 8.3 du code de la route stipule qu'un conducteur doit toujours être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres. Cela permet déjà de sanctionner les conducteurs qui n'ont pas suffisamment le contrôle de leur véhicule parce qu'ils écoutent de la musique.

19.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Voilà une réponse rassurante à laquelle je souscris entièrement.

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

20 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De preventie van spoorlopen" (55001013C)

20 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La prévention des intrusions sur les voies" (55001013C)

20.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag een beetje inkorten, gelet op de tijdsdruk. Ik meen dat wat ik schreef ter inleiding bij mijn vraag niet nodig is om iedereen te overtuigen van het belang van het probleem van het spoorlopen.

Onlangs werd een aantal controles gedaan. Wat mij daarbij opviel, was dat bij de twee controles in mijn buurt op één plaats redelijk veel overtredingen werden vastgesteld maar dat in het station van Kiewit, in Hasselt, de resultaten verrassend goed waren. Het publiek daar bestond vooral uit schoolkinderen van wie de school zich 200 meter daar vandaan bevindt, die zich heel keurig aan de regels hielden.

Het blijkt dat Infrabel in de klaslokalen van die school geweest is ter preventie, met een prima resultaat dus. Ik ben daar heel verheugd over. Ik ken die school namelijk heel goed. Het is vroeger mijn eigen school geweest. Ik heb contact gehad met de directie en die heeft blijkbaar heel breed gewerkt inzake de veiligheid in de buurt van spoorwegen.

Ik kom tot mijn vragen.

Hoeveel scholen werden door Infrabel bezocht met het oog op veiligheidspreventie aan spoorwegen of spoorwegovergangen?

20.01 Frank Troosters (VB): Plusieurs contrôles récents effectués dans ma commune pour contrer les intrusions sur les voies ont démontré que certains endroits semblent se prêter davantage à des infractions que d'autres. Les résultats étonnamment positifs ont été notés à un endroit fréquenté par de nombreux écoliers qui venaient de recevoir la visite d'Infrabel dans le cadre de sa campagne de sensibilisation. Cela prouve bien que les campagnes de sensibilisation et de prévention portent leurs fruits.

Combien d'écoles le gestionnaire du réseau Infrabel a-t-il visitées dans le cadre de la sensibilisation à la sécurité aux abords des voies et des passages à niveau? Y a-t-il concertation avec les organisa-

Was of is er overleg met de verschillende onderwijskoepels of met de lokale besturen om dit goede preventieproject verder uit te breiden tot andere scholen? Zo ja, wat was het resultaat van die gesprekken? Wat is de stand van zaken? Zo neen, waarom niet, en komt dit overleg er alsnog?

20.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat zij in 2019 tot nu toe in 20 scholen of tijdens verkeersdagen van de lokale politie een actie met The Floor georganiseerd heeft. Daarmee heeft Infrabel ongeveer 8.000 jongeren bereikt. Tot eind dit jaar zijn er nog vijf acties gepland. Er komen ook nog heel wat aanvragen binnen.

In het schooljaar 2018-2019 waren er 29 acties in scholen en tijdens politiedagen. Voor acties met The Floor werkt Infrabel alleen op aanvraag. Elke school in België kan een dergelijke sensibiliseringsactie gratis aanvragen. Infrabel stelt daarbij een minimumaantal deelnemers van 250 leerlingen voorop. Tot nu toe heeft Infrabel de onderwijskoepels en –besturen nog niet gecontacteerd, omdat zij telkens genoeg aanvragen had voor het hele schooljaar.

In 2018 heeft Infrabel wel deelgenomen aan een opleiding van de VSV, waaraan lokale besturen en politiezones konden deelnemen, en ook aan een studiedag voor basisscholen en middelbare scholen. Tijdens die opleiding en studiedag heeft Infrabel haar verschillende initiatieven toegelicht. In 2020 wil Infrabel in samenwerking met Securail bekijken waar er problematische situaties zijn, zogenaamde hotspots, om de scholen aldaar proactief een actie aan te bieden.

20.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het was heel duidelijk. Ik juich dat initiatief absoluut toe. Ik vind het een heel goed initiatief. Ik wil alleen nog een suggestie meegeven. Misschien kan er vanuit de scholen zelf, in samenwerking met Infrabel, gewerkt worden aan verkeersveiligheid in het algemeen en specifiek rond de problematiek van spoorwegovergangen en het spoorlopen. Er hoeven daarom niet per se altijd mensen van Infrabel zelf aanwezig te zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De fietsenstallingen aan het station Gent-Sint-Pieters" (55001029C)**

21 **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55001029C)**

21.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, in het weekend van 12 oktober 2019 hebben vrijwilligers van het Gents MilieuFront alle gestalde fietsen rond het station van Gent-Sint-Pieters geteld. Zij telden 13.460 fietsen in en rond het stationsterrein, wat ten opzichte van een telling eind 2017 een stijging met 19 % betekent.

tions faitières de l'enseignement et les administrations locales?

20.02 **François Bellot**, ministre: En 2019, Infrabel a à ce jour organisé une action de sensibilisation avec The Floor dans vingt écoles et lors de journées de la sécurité routière organisées par la police locale. Cinq actions sont encore prévues. Infrabel a ainsi touché 8 000 jeunes. Dans le courant de l'année scolaire 2018-2019, 29 actions ont été menées.

Chaque école peut faire une demande gratuitement, mais un nombre minimum de 250 participants est requis. Étant donné le nombre suffisant de demandes, les organisations faitières de l'enseignement n'ont pas été contactées. En 2020, Infrabel compte proposer de façon proactive, en collaboration avec Securail, des actions aux écoles qui se trouvent dans les *hotspots*, c'est-à-dire les endroits où la situation est problématique.

20.03 **Frank Troosters** (VB): Je salue cette excellente initiative. Les écoles pourraient peut-être proposer une formation en matière de sécurité du rail sans la présence de collaborateurs d'Infrabel.

21.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Le comptage du nombre de vélos (13 460) autour de la gare Gand-Sint-Pieters par les bénévoles du Gents MilieuFront (GMF)

Daartegenover zijn er slechts 11.861 gratis fietsenstallingen beschikbaar in en rond het station, wat maakt dat voor 2.100 fietsen geen stalling beschikbaar was.

Rond het station zijn verschillende plekken waar fietsen kunnen worden geplaatst. Op het Koningin Maria-Hendrikaplein voor de ingang van het station is in de stallingen plaats voor 1.763 fietsen en vonden bij de telling maar liefst 1.300 fietsen geen plaats.

De stallingen worden beheerd door het parkeerbedrijf APCOA, dat in opdracht van de NMBS drie keer per jaar de fietsenstallingen opruimt en fietswrakken weghaalt. Dat is te weinig, gelet op de manier waarop het plein er doorgaans bijligt.

Ook in de ondergrondse parking blijkt de vraag groter dan het aanbod, met 4.448 fietsen voor slechts 4.137 stallingen.

De ondergrondse fietsparking onder het Mathildeplein in het beheer van de NMBS stond in datzelfde weekend dan weer grotendeels leeg, met slechts 119 fietsen voor 1.800 fietsstelplaatsen. Die fietsenstalling is immers enkel toegankelijk via een smalle trap met een fietsgoot. De toegang is ook niet aangeduid aan het station.

Graag had ik de hiernavolgende vragen gesteld.

Hoeveel fietsenstallingen in en rond het station van Gent-Sint-Pieters zijn er nu in het beheer van de NMBS?

Mijnheer de minister, kunt u een laatste stand van zaken van het renovatieproject Gent-Sint-Pieters geven, specifiek voor de fietsenstallingen?

Zijn er reeds plannen voor het creëren van extra fietsenstallingen opgesteld? Indien ja, over hoeveel stallingen gaat het? Op welke locatie komen ze?

Wanneer was het laatste overlegmoment tussen de NMBS en de stad Gent over de fietsenstallingen in en rond Gent-Sint-Pieters? Zijn beide partijen op de hoogte van het tekort aan fietsenstallingen? Werden reeds afspraken gemaakt of initiatieven genomen?

Is de NMBS op de hoogte van de problemen met oude fietsen die worden achtergelaten aan de stallingen op het Koningin Maria Hendrikaplein? Is de NMBS bereid de frequentie voor het opruimen van de stallingen door APCOA op te drijven?

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenbroucke, al die fietsen aan het station zijn inderdaad indrukwekkend. Dat bevestig ik.

21.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, er wordt in Gent immens veel gefietst.

21.03 Minister François Bellot: Mijnheer Vandenbroucke, de NMBS liet de beheerder van de fietsstallingen, APCOA, tellen hoeveel fietsen er gestald zijn aan het station van Gent-Sint-Pieters. Volgens de NMBS werden er 3.000 minder geteld dan u in uw vraag aanhaalt. In ieder geval biedt de NMBS momenteel 12.050 fietsstallingen en heeft

durant le week-end du 12 octobre a montré que le nombre de vélos est en nette augmentation mais que le nombre de parkings pour vélos est insuffisant. Les emplacements pour vélos sur la place en face de la gare sont gérés par la société APCOA pour le compte de la SNCB et nettoyés trois fois par an. C'est beaucoup trop peu. Dans le parking souterrain, la demande a dépassé l'offre. Par contre, le parking souterrain pour vélos sous la place Mathilde était en grande partie vide. Mais ce parking est difficile d'accès et mal signalé.

Combien d'emplacements pour vélos autour de la gare sont-ils gérés par la SNCB? Quel est l'état d'avancement du projet de rénovation de la gare, notamment en ce qui concerne les parkings pour vélos? Est-il prévu d'aménager des parkings pour vélos supplémentaires? Combien et à quel endroit? Quand s'est tenue la dernière réunion entre la ville de Gand et la SNCB à ce sujet? Des initiatives ont-elles déjà été prises pour créer des parkings pour vélos supplémentaires? La SNCB est-elle prête à augmenter le nombre de nettoyages par l'APCOA?

21.03 François Bellot, ministre: APCOA a dénombré 3 000 bicyclettes de moins que le GMF. La SNCB gère 12 050 emplacements pour vélos et a l'intention de

zij plannen om dat te laten groeien tot 15.000. Zij heeft recentelijk ook een enquête afgenomen om de gebruikers van de fietsstalling beter te kennen. De resultaten worden verwacht tegen eind oktober.

Er zijn regelmatig overlegmomenten tussen de stad Gent en de NMBS. Op de vergadering van 8 november van een nieuwe technische expertengroep met onder andere vertegenwoordigers van de NMBS, de stad Gent, GMF en TreinTramBus zal de fietsstalling worden besproken. Het aantal keer dat verkeerd gestalde fietsen worden weggehaald, is contractueel vastgelegd tot en met 2021. Het is niet mogelijk om de verplichtingen tijdens de duur van het contract aan te passen. De installatie van een toegangscontrole zal volgens de NMBS in ieder geval een positieve impact hebben op een aantal weesfietsen.

porter ce nombre à 15 000. Une enquête a été réalisée récemment auprès des usagers, dont les résultats seront disponibles fin octobre.

Une concertation est organisée régulièrement entre la SNCB et la ville de Gand et, le 8 novembre, une concertation technique du groupe d'experts est prévue. Les opérations d'enlèvement des vélos mal garés réalisées par APCOA sont fixées par contrat jusqu'en 2021 sans modification possible. La mise en place d'un contrôle d'accès aura une incidence positive, d'après la SNCB, sur le nombre de vélos abandonnés.

21.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, het is positief dat het aantal fietsstallingen zal worden opgetrokken van 12.000 naar 15.000. U hebt daar wel geen timing bij genoemd. Kunt u daar iets over zeggen?

21.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Quel est l'échéancier pour l'extension du nombre d'emplacements pour vélos?

Het is bijzonder jammer dat het contract met APCOA niet kan worden aangepast, want het is zeer problematisch.

Il est regrettable que le contrat conclu avec APCOA ne puisse plus être modifié. L'utilisation du vélo connaît, en effet, un succès croissant à Gand et il convient dès lors de veiller à ce que les emplacements pour vélos soient suffisamment nombreux en cet endroit qui constitue un véritable nœud pour la mobilité durable.

Mijnheer de voorzitter, u hebt gelijk: wij slagen er in Gent in om alsmear meer mensen de fiets te laten gebruiken. Het is ronduit spectaculair hoeveel mensen elk jaar meer de fiets gebruiken. Wij moeten er echt voor zorgen dat op een knooppunt van duurzame mobiliteit – het treinstation is er zo een – voldoende en veilige fietsstallingen aanwezig zijn.

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

22 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ticketverkoop van de NMBS via app en automaten" (55001056C)

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ticketverkoop bij de NMBS via de automaten en app" (55001076C)

22 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de tickets de la SNCB sur l'appli et aux distributeurs automatiques" (55001056C)

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de billets à la SNCB par distributeur automatique et appli" (55001076C)

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wie een ticket wil kopen op de app van de NMBS, heeft maar liefst 23 opties. Men krijgt geen uitleg bij de optie maar men moet zelf inschatten wat het meest aangewezen ticket is. Hetzelfde geldt voor de ticketautomaten. Ook dan moet men zelf weten dat men vanaf vrijdag 19.00 uur beter een weekendbiljet koopt, wil men heen en terug reizen in hetzelfde weekend. Zo zijn er nog tal van voorbeelden.

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'utilisateur qui souhaite acheter un billet via l'app SNCB dispose de pas moins de 23 options pour ce faire. Aucune explication n'est toutefois fournie concernant ces options et il en va de même pour les distributeurs de tickets. Là

Binnenkort zou het ook mogelijk zijn om de nog meer complexe formules als railpassen en andere via de app aan te kopen. Dit dreigt het proces nog ingewikkelder te maken.

Wil de NMBS echter klantvriendelijker zijn, dan is het belangrijk dat ze haar reizigers wegwijs maakt naar de voor hen meest voordelige formule.

Vandaar mijn volgende vragen.

Hoe evalueert de NMBS zelf de ticketverkoop via haar app en automaten? Hoeveel klachten krijgt de NMBS binnen per jaar in verband met de werking van de ticketverkoop van de app en de automaten? Wat zijn de voornaamste klachten betreffende deze problematiek?

Welke plannen bestaan er bij de NMBS om de tariefstructuur van haar tickets, passen en abonnementen te vereenvoudigen? Hoe beoordeelt u de tariefstructuur? Welke verbeteringen acht u noodzakelijk?

Heeft de NMBS plannen om de software van haar automaten en de app te veranderen? Zo ja, zal er meer aandacht besteed worden aan klantvriendelijkheid?

aussi, par exemple, mieux vaut savoir qu'il est préférable d'acheter un billet week-end à partir de 19 h le vendredi. Bientôt, il sera possible d'acheter des formules encore plus complexes comme les Rail Pass via l'application. Les choses risquent donc encore de se compliquer. Si le souhait de la SNCB est réellement d'améliorer la convivialité, il est important qu'elle oriente les voyageurs vers la formule la plus avantageuse.

Comment la SNCB évalue-t-elle les ventes de billets via son application et ses distributeurs automatiques? Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle par an en ce qui concerne le fonctionnement de la vente des billets via l'application et les distributeurs automatiques? Quelles sont les principales plaintes? Qu'envisage-t-on pour simplifier la structure tarifaire? Comment le ministre évalue-t-il la structure tarifaire? Quelles améliorations juge-t-il nécessaires? La SNCB envisage-t-elle de modifier le logiciel de ses distributeurs automatiques et de l'application? Dans l'affirmative, une attention accrue sera-t-elle accordée à la convivialité?

22.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, blijkbaar heeft er op 8 oktober in het station van Diest een opleiding plaatsgevonden om de reizigers aan te zetten om meer gebruik te maken van automaten en de app om tickets te kopen omdat de openingsuren van de loketten worden teruggedrongen. Wij zijn er alvast geen voorstander van om in stations zoals dat van Diest, toch een centrumstad, de bediening van klanten aan loketten te verminderen.

Collega Buyst heeft zeer duidelijk geschetst wat het probleem is met apps en automaten. Zij geven namelijk niet automatisch de goedkoopste optie. Het is niet realistisch om van gebruikers van de trein, zeker occasionele gebruikers, te verwachten dat zij klaar zien in de ingewikkelde tariefstructuur van de NMBS. U moeten weten dat er een weekendtarief bestaat en dat er tijdelijke tarieven zijn, bijvoorbeeld voor de week van de mobiliteit of het Happy Trip ticket en dergelijke. Met andere woorden, een vereenvoudiging van het ticketsysteem en een modernisering van de software van de automaten dringt zich op wil men de reiziger dezelfde service bieden als aan een loket.

Ik heb daarover enkele vragen.

22.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il semble qu'une session d'information ait été organisée le 8 octobre dans la gare de Diest pour inciter les voyageurs à acheter leurs billets aux automates et sur l'appli plutôt qu'aux guichets, dont les heures d'ouverture allaient être réduites. Nous estimons que cette dernière évolution ne va pas dans le bon sens.

Les applis et les automates ne délivrent pas automatiquement les billets les moins chers. On ne peut attendre de la part des usagers, surtout occasionnels, qu'ils s'y retrouvent parfaitement dans une structure tarifaire aussi complexe. Une simplification du système des billets et une modernisation du logiciel des automates s'impose d'urgence si nous voulons que les

Zijn er reeds plannen bij de NMBS om de software van de automaten en de apps te verbeteren zodat de reiziger steeds het goedkoopste ticket krijgt?

Wordt er over nagedacht om de automaten te voorzien van een help- of contactfunctie zodat de treinreizigers van op afstand kunnen worden geholpen door een contactcenter bij het kopen van een ticket?

De NMBS heeft in het station van Diest op 8 oktober een infosessie georganiseerd over het gebruik van automaten. Worden deze sessies in meerdere stations georganiseerd?

Hoeveel klachten krijgt de NMBS jaarlijks over kapotte of slecht functionerende automaten?

In hoeveel gevallen werden reizigers de afgelopen drie jaar terugbetaald wanneer zij konden aantonen dat hen niet het goedkoopste ticket werd verkocht? Voor welk totaalbedrag was dat in elk van deze jaren?

Klopt het dat het voornemen bestaat om de bestaande loketten open te houden tot 2020 maar dat er daarna naar alternatieven zal worden gezocht? Zo ja, kunt u aangeven of er al een concrete planning is voor het sluiten van de loketten en hoeveel stations hierdoor worden getroffen?

22.03 Minister **François Bellot**: Beste collega, zeven op tien treinsbiljetten worden vandaag via digitale kanalen aangekocht. Dit gewijzigde aankoopgedrag heeft vanzelfsprekend een grote invloed op de verkoopkanalen van de NMBS. De NMBS plaatst de klant centraal. Zij volgt de gewoontes van haar klanten op en staat erop dat haar aanbod aangepast is aan de wensen van haar verschillende soorten klanten.

De NMBS heeft inderdaad een aantal initiatieven opgezet dat ervoor moet zorgen dat het voor de klant eenvoudiger is zijn weg te vinden in haar aanbod, zodat die gemakkelijker een geschikte oplossing kan vinden, afhankelijk van zijn persoonlijke profiel.

Zo heeft de NMBS in 2019 haar nieuwe interactieve website opgestart, die de navigatie eenvoudiger maakt en de klantervaring verbetert.

Ook haar tariefaanbod werd vereenvoudigd. Enkele voorbeelden zijn de vereenvoudiging van de groepstarieven, de invoering van een vereenvoudigd aanbod voor concertzalen, het Bravo! Ticket voor Vorst Nationaal, de vereenvoudiging van het fietsaanbod enzovoort.

Verder liggen nog andere projecten ter studie voor 2020, waaronder een aantal erop gericht is de navigatie van de klanten op de verschillende distributiekkanalen te vereenvoudigen.

Als wij het aantal klachten dat de NMBS krijgt over haar verkopen via

voyageurs disposent des mêmes services qu'aux guichets.

La SNCB envisage-t-elle d'améliorer le logiciel pour que les voyageurs obtiennent en tout temps le billet le moins cher? Les automates seront-ils équipés d'une fonction d'aide ou de contact? Les sessions d'information seront-elles données dans plusieurs gares? Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle annuellement concernant des automates défectueux ou en panne? Dans combien de cas les voyageurs ont-ils été remboursés, au cours des trois dernières années, lorsqu'ils pouvaient prouver qu'ils n'avaient pas reçu le billet le moins cher? Quel a été le montant total de ces remboursements pour chacune des années concernées? L'objectif consiste-t-il à maintenir les guichets actuels ouverts jusqu'en 2020 puis de rechercher des alternatives? Existe-t-il déjà un calendrier concret de fermeture des guichets? Combien de gares seront touchées par cette mesure?

22.03 **François Bellot**, ministre: Aujourd'hui, sept billets de train sur dix sont achetés par voie numérique. La SNCB met le client au premier plan et adapte son offre aux souhaits des voyageurs.

En 2019, la SNCB a lancé son nouveau site Internet interactif. L'offre tarifaire a également été simplifiée. Un certain nombre de projets sont encore examinés, notamment pour simplifier la navigation sur les différents canaux de distribution.

Seule une infime fraction des transactions numériques donne lieu à une plainte. La satisfaction des clients à l'égard de l'offre numérique est donc élevée. Les quelques plaintes concernent principalement des choix erronés, un client qui finalement décide de ne pas utiliser son billet ou un billet qui n'a pas été délivré.

haar digitale kanalen in verhouding zetten tot het totale aantal verkopen, kunnen wij stellen dat slechts een minieme fractie, 0,000018 % van de transacties tot een klacht leidt.

Uit deze cijfers meen ik te kunnen afleiden dat de klanten-tevredenheid over het digitale aanbod bij de NMBS groot is. De weinige klachten die de NMBS krijgt over het gebruik van haar automaten handelen vooral over foute keuzes die werden ingegeven, een klant die zijn biljet toch niet wenst te gebruiken, of een biljet dat niet afgeleverd zou zijn.

De problemen die betrekking hebben op de beschikbaarheid van de automaten zelf vertegenwoordigen slechts 2 % van de klachten. Op haar vernieuwde website heeft de NMBS al een oplossing uitgewerkt die zorgt voor assistentie bij de zoektocht naar het beste tarief. Momenteel werkt de NMBS ook een oplossing uit om te zorgen voor geleiding naar het beste tarief bij aankoop via de smartphone of een automaat. Zij zoekt daarbij naar het juiste evenwicht tussen gebruiksgemak, de keuze van het beste product en de snelheid van de transactie. De zeer hoge beschikbaarheidsgraad van 98,8 % van de automaten zorgt ervoor dat de reizigers tevreden zijn over de automaten van de NMBS.

U vraagt mij hoeveel reizigers er werden terugbetaald als zij konden aantonen dat hen niet het goedkoopste ticket werd aangeboden. Dergelijke cijfers houdt de NMBS echter niet bij. De NMBS verstrekt sinds begin 2015 telefonisch bijstand voor het gebruik van de verkoopautomaten. Het nummer van het NMBS-contactcenter staat vermeld op elke NMBS-automaat en is bereikbaar zeven dagen op zeven, van 07.00 uur tot 21.30 uur. Hier kan de klant hulp krijgen om hem te begeleiden bij de aankooptransactie, over de productopties, betalingswijzen en uitgifte van het vervoersbewijs, om hem in te lichten over de beschikbare producten, om hem te adviseren en om hem te helpen in geval van technische moeilijkheden. Deze mogelijkheid wordt weinig gebruikt door klanten van de NMBS. De NMBS organiseert ook infosessies over het gebruik van de automaten in elke gemeente die ernaar vraagt. De NMBS laat mij weten dat zij momenteel weinig zulke aanvragen krijgt.

22.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het is duidelijk dat de NMBS initiatieven neemt, maar de reiziger verdwaalt momenteel toch wel in het ingewikkeld NMBS-systeem, zeker de reiziger die gebruikmaakt van de app of van de automaat, waar maar liefst 23 opties voor verwarring zorgen.

Om die reden lanceer ik enkele oproepen.

Ten eerste, laten wij het eenvoudiger maken. Laten wij ervoor zorgen dat de reiziger altijd het goedkoopste ticket krijgt, ongeacht of hij zijn ticket koopt aan een loket, aan een automaat of online.

Ten tweede, laten wij stappen zetten om de tickets van het trein-, tram- en busvervoer op elkaar af te stemmen. Zo maken wij het makkelijker voor degenen die voor het openbaar vervoer kiezen en belonen wij de pendelaar voor diens duurzame keuze.

Seulement 2 % des plaintes concernent la disponibilité des distributeurs automatiques. Sur le nouveau site internet, la SNCB a développé un outil d'aide à la recherche du meilleur tarif. Pour l'application smartphone et les distributeurs automatiques, la SNCB étudie également comment cette assistance peut être fournie. En raison de la disponibilité élevée, les passagers sont satisfaits des distributeurs automatiques.

La SNCB ne dispose pas de chiffres sur le nombre de passagers qui ont été remboursés après avoir pu prouver qu'on ne leur a pas proposé le billet le moins cher. Depuis 2015, la SNCB assure quotidiennement, de 7 h à 21 h 30, l'assistance téléphonique pour l'utilisation des distributeurs automatiques via le numéro indiqué sur les distributeurs. Cette possibilité est rarement utilisée. Toute commune qui en fait la demande peut également avoir une séance d'information sur l'utilisation des distributeurs automatiques. Là encore, cette option est peu utilisée.

22.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La SNCB prend des initiatives, mais pour le passager, le système est devenu un vrai dédale. Il y a 23 options dans l'application ou sur le distributeur automatique. Nous devons veiller à ce que le voyageur obtienne toujours le billet le moins cher. Nous devons également prendre des mesures pour harmoniser les billets des différents moyens de transport en commun (train, tram et bus). De cette façon, nous récompensons les voyageurs qui font des choix durables.

22.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik dacht even dat u het clenbuterolgehalte in het bloed van Alberto Contador tijdens de Vuelta van 2012 vernoemde toen u de foutenmarge aanhaalde. De essentie van heel het verhaal is natuurlijk dat er nog altijd een fundamenteel verschil bestaat tussen de dienstverlening van iemand aan het loket dan wel de dienstverlening van een automaat of app.

Ik ben voorstander van automatisering als dat het gebruiksgemak en de klantvriendelijkheid van het openbaar vervoer kan verhogen, maar het is dan wel belangrijk dat de klant erop kan rekenen dat hem of haar altijd automatisch het goedkoopste tarief aangerekend wordt. Ik vind dat een maatschappij als de NMBS, die veel gebruikmaakt van moderne technologieën - u hebt aangegeven hoeveel tickets er via die technologieën verkocht worden - dat mogelijk moet kunnen maken.

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

23 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La participation de la Belgique à un projet européen visant le renforcement de la sécurité routière" (55001063C)

23 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Belgische deelname aan een Europees project voor de verhoging van de verkeersveiligheid" (55001063C)

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, je serai concise, d'autant plus que le sujet de ma question a peut-être été abordé dans le cadre des questions portant sur la sécurité routière qui ont été posées tout à l'heure. S'il y a des redites, je vous prie de m'en excuser.

Il me revient qu'un projet d'échange d'idées a vu le jour le mercredi 9 octobre dernier entre douze pays de l'Union européenne. Je ne les citerai pas mais vous voyez desquels il est question. Il s'agissait de partager les meilleures pratiques en matière de renforcement de la sécurité routière (réduction de la vitesse, infrastructures, sécurité des usagers faibles en zone urbaine, collecte des données).

Ce projet financé par l'Union européenne et géré par le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC), qui s'étendra jusqu'en 2021, a pour finalité de réduire le nombre global de tués et de blessés graves sur les routes européennes. Pas moins de 25 000 morts ont été à déplorer en 2018, soit une diminution de 1 % par rapport à l'année précédente.

Je m'étonne, en dépit du contexte des affaires courantes, que notre pays n'ait pas été associé à cette démarche, en particulier au regard des derniers chiffres de Vias, le baromètre de la sécurité routière, selon lesquels le nombre de tués a augmenté au cours des six premiers mois de cette année, passant de 241 à 306, soit une augmentation de 27 %. C'est énorme.

En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire connaître les justifications de l'absence de la Belgique à ce projet européen? Si vous confirmez cette absence, la Belgique s'est-elle engagée à un autre titre à ce niveau de pouvoir en matière de réduction de la mortalité routière?

22.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il existe toujours une différence fondamentale entre le service au guichet et l'utilisation de l'application ou d'un distributeur de billets. Je suis en faveur de l'automatisation si le client peut compter à tout moment sur le meilleur tarif. C'est techniquement possible!

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Op 9 oktober werd het startschot gegeven voor een project waarbij twaalf EU-landen best practices uitwisselen voor meer verkeersveiligheid. Het project wordt gefinancierd door de Europese Unie en beheerd door de European Transport Safety Council (ETSC). Bedoeling is het aantal doden en zwaargewonden op de Europese wegen te verminderen.

Het verbaast me dat ons land niet betrokken werd bij dit project. Volgens Vias institute is het aantal doden in de eerste helft van dit jaar nochtans met 27 % gestegen. Dat is een enorme toename.

Hoe komt het dat België hier niet aan deelneemt? Heeft ons land andere engagementen naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden terug te dringen?

23.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, madame Rohonyi, le projet auquel vous faites référence, financé par la Commission européenne et organisé par l'ETSC, a pour objectif bien défini d'organiser un parrainage des pays les plus en difficulté en matière de sécurité routière par les pays membres les plus performants. Vous avez, d'une part, les pays où la sécurité routière n'est pas bonne et, d'autre part, des pays qui peuvent servir d'exemples et de modèles en matière de sécurité routière. Ce projet vise ainsi une transmission de bonnes pratiques. La Belgique ne figurant ni dans le groupe des mauvais, ni dans le groupe des bons mais au milieu n'a pas été sollicitée à cette occasion.

Par contre, la Belgique participe bien entendu activement au High Level Group on Road Safety présidé par la Commission européenne. Ce forum mène de nombreuses discussions sur des thématiques d'actualité, telles que la définition d'indicateurs de performance clés en matière de sécurité routière et les enjeux en matière de micromobilité. Il permet également de nombreux échanges entre États membres sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière.

Enfin, étant membre de l'ETSC, l'institut Vias suivra, avec beaucoup d'attention, le développement de ce projet et sera informé des résultats.

23.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse concise.

Je m'étonne toutefois de la plus-value du groupe qui a été créé, étant donné qu'il y avait déjà ce forum auquel la Belgique participe.

J'entends que la Belgique ne fait partie ni des bons élèves européens, ni des plus mauvais. Toujours est-il qu'il faut être ambitieux lorsqu'il s'agit de réduire la mortalité sur nos routes. Par conséquent, il faut pouvoir viser l'objectif, à savoir faire partie des pays européens dont la sécurité routière est la plus optimale.

Monsieur le ministre, je vous encourage à participer davantage à ce forum pour faire en sorte que nous soyons dans le peloton de tête des pays qui ont à cœur de renforcer leur sécurité routière.

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

Le **président**: Madame Rohonyi et monsieur le ministre, je vous remercie. Nous avons épuisé une partie de l'ordre du jour.

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 41.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.*

23.02 Minister François Bellot: Het project strekt ertoe de landen die slecht scoren inzake verkeersveiligheid te laten bijstaan door de landen die op dat gebied het verst staan. België valt onder geen van beide categorieën en werd dan ook niet benaderd. Ons land is wel lid van de High Level Group on Road Safety, die wordt voorgezeten door de Europese Commissie. Dat forum bespreekt onderwerpen als de definitie van prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid en uitdagingen op het gebied van micromobiliteit.

Vias institute zal dat project opvolgen en zal als lid van de ETSC van de resultaten op de hoogte worden gebracht.

23.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Moeten we niet proberen aan te sluiten bij de kopgroep van de EU-landen waar de verkeersveiligheid het hoogst is? Ik moedig u ertoe aan enthousiast mee te werken aan de bijeenkomsten van dat forum om dat te bereiken.