

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

du

MARDI 21 JANVIER 2020

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 21 JANUARI 2020

Namiddag

---

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

*Les textes repris en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes remis par les auteurs.*

*De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

Le **président**: Chers collègues, le ministre nous dit être disponible jusque 17 h 45.

Pour la première fois, nous allons utiliser le *timer*. Nous allons commencer par un débat d'actualité. L'intervenant a deux minutes pour poser sa question, le ministre dispose de cinq minutes pour répondre et il y a encore deux minutes pour la réplique.

Pour les questions orales, l'intervenant dispose de deux minutes trente pour poser sa question, le ministre dispose du même temps pour sa réponse et il y a encore une réplique de deux minutes.

Monsieur le ministre, le premier point concerne la problématique des voitures M7 pour laquelle vous avez déjà répondu à des questions d'actualité en session plénière jeudi dernier. Nous avons plusieurs intervenants sur cette question. Le premier, M. Rigot, n'est pas présent. Daarna volgen mevrouw Vindevoghel, de heer Troosters, mevrouw Buyst en de heer Van den Bergh.

**Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, het kan zijn dat ik mij vergis, maar dit strookt niet met de agenda zoals ik die op de website terugvind. Ik weet niet of de collega's tot dezelfde conclusie komen.

Le **président**: Les questions se trouvent sur eMeeting et nous sommes censés commencer par le débat d'actualité.

Cela pose-t-il un problème que nous commençons par un débat d'actualité sur les voitures M7? Y a-t-il d'autres intervenants que ceux que j'ai cités qui ont une question concernant les voitures M7?

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben een van de vraagstellers en wil gerust mijn vraag stellen, maar ik ben een beetje verrast door de procedure. Misschien is er een nieuwe werkwijze, maar vroeger werden de vragen gewoon in volgorde gesteld.

De **voorzitter**: Er zijn veranderingen doorgevoerd. Ik ontdek ook gaandeweg de nieuwe manier van werken. Wij hebben nu ook een timer.

Ce n'est pas moi qui définis l'ordre des questions. Si vous avez des questions sur les voitures M7, elles seront posées au début de cette réunion. Si ce n'est pas clair dans eMeeting, je relaierai le problème vers les services.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dan zou het ook beter als dusdanig op de agenda en in

eMeeting verschijnen, want mogelijk zijn er sprekers ingeschreven voor het minidebat die nu nog niet aanwezig zijn omdat het pas later op de agenda staat.

De **voorzitter**: Ik kan niets anders doen dan de vraag te stellen aan de diensten.

**Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de heer Van den Bergh. Geen probleem dat zaken veranderen, zeker niet wanneer het een goed debat oplevert, maar dan zou het inderdaad best zo geagendeerd zijn. Wij proberen ons immers allemaal te organiseren en op deze manier zijn wij toch wel heel erg verrast.

De **voorzitter**: Collega's, ik begrijp de verrassing; ook voor mij is dit nieuw. Vandaag zullen wij op deze manier werken. Daarna zullen wij er via de diensten voor proberen te zorgen dat iedereen op de hoogte is van dit soort actualiteitsdebatten.

**01 Débat d'actualité sur les nouvelles rames M7 et questions jointes de**

- Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité aux nouvelles voitures M7 pour les personnes à mobilité réduite" (55002538C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les difficultés d'accessibilité des nouvelles rames M7" (55002624C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des quais de gare par la SNCB" (55002630C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La hauteur d'embarquement des nouvelles rames M7" (55002631C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle commande de rames M7 non accessibles aux personnes handicapées" (55002684C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La commande de rames M7" (55002689C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard dans la livraison des rames M7" (55002690C)

**01 Actualiteitsdebat over de nieuwe M7-treinstellen en toegevoegde vragen van**

- Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de nieuwe M7-rijtuigen voor personen met beperkte mobiliteit" (55002538C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van de nieuwe M7-treinstellen" (55002624C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanpassing van de treinperrons door de NMBS" (55002630C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De instaphoogte van de nieuwe M7-treinstellen" (55002631C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe bestelling van M7-treinstellen die niet toegankelijk zijn voor personen met een handicap" (55002684C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bestelling van M7-treinstellen" (55002689C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging in de levering van de M7-treinstellen" (55002690C)

**01.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de NMBS bestelde 445 M7-treinstellen voor een totale prijs van 1,3 miljard euro. De levering werd gepland tussen 2018 en 2021. Er werd een optie getekend voor 917 bijkomende rijtuigen, wat het totaal op 1.362 rijtuigen zou brengen voor een bedrag van 3,3 miljard euro. De eerste levering was voorzien voor 2018, maar die datum werd niet gehaald.

De NMBS benadrukte in 2015 al dat de nieuwe M7-treinen voldoen aan de allernieuwste Europese normen voor de toegankelijkheid van personen met beperkte mobiliteit. Dit stond te lezen in een persbericht van de NMBS in 2015. Ik citeer even uit het persbericht van 23 december 2015: "Met het M7-rijtuig zal de NMBS beschikken over rollend materieel dat in Europa tot het beste kan worden gerekend op het vlak van infrastructuur en comfort voor personen met beperkte mobiliteit binnen in het rijtuig. Het is daarom des te betreurenswaardiger dat de afgelopen dagen een aantal ongefundeerde opmerkingen werden gemaakt over de toegankelijkheid van de M7-treinen."

Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers was al in 2015 van oordeel dat de beslissing van de NMBS om ongeveer 500 dubbeldeksrijtuigen voor een bedrag van ettelijke miljarden euro aan te schaffen, ongepast was en van een duidelijk gebrek aan beleidsvisie getuigt om te voorkomen dat vandaag een grote

hoeveelheid materieel wordt aangekocht dat niet is aangepast aan de toekomst. Het laatste wat we moeten doen is rijtuigen bestellen met een vloerhoogte tussen 55 en 76 centimeter. Wat doet evenwel de NMBS? Zij bestelt voor 3,3 miljard euro aan treinen met een vloerhoogte van 63 centimeter.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, aangezien er voldoende alternatieven voorhanden waren om treinstellen aan te schaffen die wel vlot toegankelijk zijn, zoals de Bombardier Omneo, zijn de M7-stellen dan geen miskoop?

Ten tweede, was de toegankelijkheid van de treinstellen vanop de perrons een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe wagons? Zo ja, waarom bestelde men dan de meest ontoegankelijke treinstellen?

Ten derde, waarom koos men voor de M7-stellen terwijl het Raadgevend Comité van de Treinreizigers een negatief advies gaf? Koos men voor de M7 omdat er economische belangen mee gemoeid waren, gezien de gedeeltelijke productie in Brugge? Werd er druk uitgeoefend vanuit de directie van Bombardier of andere patronale organisaties om deze bestelling te plaatsen?

De **voorzitter**: Dank u, mevrouw Vindevoghel. Twee minuten, het blijft zeer kort.

**01.02 Frank Troosters (VB)**: Mijnheer de minister, de nieuwe M7-treinstellen zijn in 2015 gekocht en hebben een wagonhoogte van 63 centimeter, wat niet overeenstemt met de bestaande perronhoogtes in de Belgische stations. Dat maakt het voor rolstoelgebruikers en personen met een beperkte mobiliteit onmogelijk om zelfstandig toegang tot de trein te hebben.

Nochtans waarschuwde de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap nog vóór de aankoop voor de mogelijke toegankelijkheidsproblemen met deze M7-toestellen.

Waarom verkoos de NMBS en bekrachtigde de regering de aankoop van de M7-treinstellen toch, ondanks de waarschuwingen? Welke argumentatie voor de aankoop van de M7-treinstellen met een wagonhoogte van 63 centimeter werd gecommuniceerd aan de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap? Werd met het oog op de toekomstige gelijkenschakeling van de perronhoogte aan de wagonhoogte bijgestuurd in de aanpassingen van de perronhoogte in de stations die vanaf toen plaatsvonden?

Hoe gaat men in de toekomst verder werken? Zal men de 63 cm aanhouden en de perrons aanpassen aan 63 cm? Of zal men bij de aankoop van nieuwe toestellen een aanpassing aan de perronhoogte doorvoeren?

**01.03 Jef Van den Bergh (CD&V)**: Mijnheer de minister, ik heb twee reeksen vragen over de M7, een met betrekking tot de toegankelijkheid en een met betrekking tot de vertraging van de levering. De samengevoegde vragen gaan over de toegankelijkheid als ik het goed begrijp.

Integreer ik mijn vraag over de vertraging van de levering van de M7-toestellen mee in dit actualiteitsdebat? Of gaat het nu alleen over de toegankelijkheid van de M7?

De **voorzitter**: Het is uw vraag, de inhoud is niet mijn probleem. U hebt het woord.

**01.04 Jef Van den Bergh (CD&V)**: De nieuwe manier van werken is nogal verwarrend.

Mijnheer de minister, er zijn reeds heel wat elementen aangehaald met betrekking tot de toegankelijkheid van de M7. Ik wil er graag twee elementen aan toevoegen, met name twee belangrijke documenten, die voor de NMBS toch de basis zijn van haar werking.

Ten eerste, is er het beheerscontract. Het lopende beheerscontract dateert uit 2008. Ik neem aan dat dit geldig blijft zolang er geen nieuw is. In het beheerscontract staan duidelijke voorwaarden met betrekking tot de toegankelijkheid van het treinmaterieel, staan zekere doelstellingen en staat ook expliciet dat de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap moet worden betrokken bij de bestelling van nieuw treinmaterieel.

Dan kom ik aan de bestelling waartoe in december zou beslist zijn. Het is mij niet helemaal duidelijk wat de status is van de beslissing van december. Misschien kunt u dat nog wat toelichten. Is dat een definitieve beslissing? Is dat een principiële beslissing? Ik heb daarover reeds verschillende zaken gehoord. Misschien

is het goed dat u dat even verduidelijkt.

Was de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap hierbij betrokken? Was dat geen noodzakelijk voorwaarde, conform het beheerscontract?

Ten tweede, ik wil ook nog even de resolutie aanhalen die de Kamer van volksvertegenwoordigers op 2 juli 2015, ik dacht unaniem, heeft goedgekeurd. Daarin wordt heel duidelijk de toegankelijkheid van het rollend materieel naar voren geschoven als een belangrijke vereiste bij de bestelling van nieuwe voertuigen.

Dat zijn twee heel duidelijke eisen ten aanzien van de NMBS. De collega's hebben het reeds aangehaald, vandaag blijkt dat er niet wordt voldaan aan die eisen. Wat is uw reactie hierop?

Ik verwijs naar een debat dat wij over ditzelfde onderwerp hebben gehouden in januari 2016, vlak na de bestelling van de eerste M7-voertuigen, toen uw voorgangster mevrouw Galant heel uitdrukkelijk heeft gezegd dat er bij een eventuele vervolgbestelling eerst een evaluatie zal moeten worden gedaan van de eerste lichting M7-voertuigen. De logische vraag is dan ook: heeft die evaluatie al plaatsgevonden? Dat lijkt mij moeilijk, aangezien de M7-voertuigen pas sinds vorige week op ons net worden getest.

Wat de vertraging van de levering van de M7-treinstellen betreft, wordt er zoals gezegd sinds kort één treinstel getest tussen Luik en Brussel. Heb u van de constructeur reeds een planning gekregen voor de verdere uitrol van de M7-voertuigen die zijn aangekondigd? Kunt u meer toelichting geven over wanneer de levering zal plaatsvinden?

Le **président**: Merci, monsieur Van den Bergh. Chacun essaie de s'adapter à une nouvelle manière de fonctionner. Je crois qu'il faut un peu le temps de roder le système.

Monsieur Rigot, vous nous avez rejoints et vous êtes intervenant dans ce débat d'actualité sur les voitures M7. Vous avez la parole.

**01.05 Hervé Rigot (PS)**: Merci, monsieur le président, j'étais malheureusement retenu dans une autre commission jusqu'à présent.

Monsieur le ministre, dernièrement, nous avons pris connaissance de cet achat de voitures M7 pour notre parc SNCB. Le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) a dénoncé la commande de ces voitures M7 qui ne s'inscrivent pas dans ce que l'on recherche, à savoir l'uniformisation de la hauteur des quais et des voitures. Un reproche identique avait déjà été formulé en 2015 par le même Conseil à l'égard de ces voitures qui ne permettent pas l'accès autonome aux trains pour les personnes à mobilité réduite et singulièrement pour les personnes en fauteuil roulant.

Ces voitures viendront donc s'ajouter à la flotte importante de voitures non adaptées et lorsqu'on sait que la durée de vie de ces voitures est de l'ordre de trente ans, on peut considérer que vous allez dès lors pénaliser au travers de la SNCB un nombre important d'usagers qui ne pourront pas accéder librement aux transports en commun.

Monsieur le ministre, l'article 45 du contrat de gestion de la SNCB stipule que "lors de l'achat de nouveau matériel roulant, la SNCB s'engage à prévoir des équipements spécifiques pour les PMR, ainsi que pour les déficients visuels et auditifs". Le CSNPH estime que cette obligation n'a pas été respectée. Êtes-vous en mesure de confirmer cette information? Dans l'affirmative, comment la SNCB s'en explique-t-elle?

Comment la SNCB justifie cette nouvelle commande si ces voitures avaient déjà démontré leurs limites à l'époque? La SNCB a-t-elle envisagé de commander des voitures qui auraient permis un accès autonome aux personnes à mobilité réduite? Un surcoût éventuel a-t-il été évalué? Dans l'affirmative, quel aurait-il été?

Quelles mesures vont être prises pour garantir l'accès autonome pour chacune et chacun? La SNCB s'est dotée récemment d'un "coordinateur accessibilité" pour faciliter la vie des PMR. Est-il envisagé de lui donner mandat dans les plus brefs délais afin d'apporter une réponse concrète, réaliste et la plus efficiente possible pour mettre en œuvre cette autonomie? Merci monsieur le ministre.

Le **président**: Monsieur le ministre, c'est à vous. En théorie vous disposez de cinq minutes, mais vous avez devant vous un président assez souple, comme vous avez pu le constater.

**01.06 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, j'ai pris connaissance de l'avis du CSNPH à propos du nouveau matériel M7. Ces M7 sont actuellement en phase de test et viendront prochainement répondre à une demande de places assises en forte augmentation. La SNCB évalue actuellement ces nouveaux équipements et n'a pas encore formellement lancé une nouvelle commande. En outre, le CEO de la SNCB s'est engagé auprès du CSNPH à demander à Bombardier si des améliorations du matériel M7 pouvaient être apportées en termes d'accessibilité.

Cependant, pour resituer dans le contexte, voici quelques éléments chiffrés pertinents dans ce débat, issus de la question écrite n° 118 de Mme Buyst. Le nombre total de quais de la SNCB s'élève à 1 222; 25 % d'entre eux ont une hauteur de 55 cm, 34 % d'entre eux ont une hauteur de 76 cm et 41 % des quais ont 28 cm de hauteur.

À l'heure actuelle, la hauteur parfaite de matériel roulant n'existe donc pas: si vous le mettez conforme à la hauteur de 76 cm, vous avez des difficultés à partir des quais de 55 et de 28 cm, c'est-à-dire que 68 % des quais n'y répondent pas. Si vous les mettez correspondant à 55 cm, vous serez de plain-pied mais les deux autres types de quai ne seront pas accessibles. Si vous les mettez par rapport à la hauteur de 28 cm, 59 % des quais ne répondent pas.

Donc, dit la SNCB, la hauteur parfaite n'existe pas. Selon la SNCB, la nouvelle commande de voitures M7 répond donc à une nécessité de compromis entre les hauteurs dont on sait qu'elles subsisteront à l'avenir ou qu'elles seront développées, à savoir les quais d'une hauteur de 76 cm et de 55 cm.

Je tiens tout de même à rappeler que sous cette législature, le nombre de gares où il existe une possibilité de réservation d'une assistance trois heures à l'avance a presque doublé: nous sommes passés de 18 gares à 41 gares – et il s'agit des gares les plus importantes –, ce qui représente deux tiers des voyageurs qui prennent le train en semaine dans une de ces gares. Dans 132 gares supplémentaires, l'assistance PMR est disponible moyennant un délai de réservation de 24h.

Wat het PBM-beleid van de NMBS betreft, zijn de Europese verplichtingen duidelijk. De uitdagingen zijn groot.

Afin de les relever, la SNCB a désigné un coordinateur "accessibilité" chargé de mettre en œuvre la politique de la SNCB relative à l'accessibilité des PMR. Celui-ci est entré en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Je suis très sensible aux problèmes des personnes à mobilité réduite et, comme l'un de vous l'a indiqué, il ne s'agit pas seulement des handicapés. Il peut s'agir également des personnes aveugles ou d'autres qui souffrent à cause de leur état physique ou encore de personnes avec beaucoup de bagages ou des landaus. Il faut également être attentif au vieillissement de la population. Nous devons donc poursuivre les efforts en matière d'accessibilité.

Met die nieuwe coördinatiefunctie wil de NMBS haar PBM-beleid verbeteren en voor een coherenter aanpak zorgen.

Le défi qui se pose ne concerne pas seulement la hauteur du matériel roulant, il s'agit aussi des escaliers, des escalators ou des ascenseurs et de l'accessibilité externe à la gare – qui ne fait pas partie du domaine ferroviaire. Face à ces défis, il me semblerait pertinent – et l'initiative peut venir de votre part – d'inviter la SNCB et son nouveau coordinateur "accessibilité" à venir expliquer les enjeux, à venir expliquer en détail ce qui se trouve dans sa lettre de mission ainsi que la vision et la stratégie de la société sur cette thématique devant votre commission. Je l'ai déjà dit publiquement, il me semble que dans les plans d'investissement pour les onze prochaines années – nous avons sollicité 35 milliards dans le PNEC –, il serait pertinent de consacrer au moins un milliard à la problématique d'accessibilité au sens large, c'est-à-dire la mise à hauteur des quais, la standardisation des escalators et des ascenseurs et des équipements d'accès aux trains. C'est un véritable défi mais je sais que la SNCB et Infrabel s'y emploient déjà. Lorsque des travaux sont exécutés en gare, systématiquement, les quais sont mis à la hauteur de 76 cm, des pavés podotactiles sont posés, des ascenseurs sont placés.

Dans les semaines qui viennent, il serait intéressant que le coordinateur "accessibilité " qui vient d'être désigné puisse venir expliquer en détail la stratégie de la SNCB et d'Infrabel en la matière, puisque les deux sont directement concernés.

Le **président**: Monsieur le ministre, je prends note de votre suggestion.

**01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Mijnheer de minister, dat een dergelijke situatie mogelijk is, niettegenstaande de vele opmerkingen bij de nieuwe M7's, gaat mijn verstand te boven. Nu spreekt u plots van verschillende hoogtes, terwijl de NMBS toch had beslist alle perrons op een standaardhoogte van 76 centimeter te brengen..

Nu zult u dus alle mogelijke manieren moeten zoeken, om het probleem op te lossen. Het getuigt van heel weinig professionaliteit dat niet van de gelegenheid gebruik is gemaakt om onmiddellijk voor goede oplossingen te zorgen, zodat de reizigers op een goede manier de trein kunnen nemen.

Het is mijn persoonlijke mening dat Infrabel en de NMBS opnieuw onder één bedrijf moeten worden samengebracht, zodat de afstemming veel beter gebeurt en situaties zoals wij er nu meemaken, worden voorkomen.

**01.08 Frank Troosters (VB)**: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is onbegrijpelijk. Men weet vooraf hoe hoog de perrons zijn: 83 % van de perrons is 76 centimeter, de rest is 55 centimeter of 28 centimeter hoog. Er wordt echter voor materieel met een hoogte van 63 centimeter gekozen. Een duidelijke argumentatie, die ik nochtans had gevraagd, heb ik niet gehoord, behalve dat het om een compromis gaat. In mijn ogen is dat echter geen compromis. In mijn ogen is dat gewoon niks. De NMBS had beter voor een courante maat gekozen. In dat geval had ze minder werk gehad dan ze nu heeft.

Op mijn vraag hoe het nu verder moet, antwoordt u dat er nader over moet worden gedebatteerd. Daarmee ben ik het helemaal eens. Maar er komen wel treinstellen met een hoogte van 63 centimeter. Zullen de perrons aan die hoogte van 63 centimeter worden aangepast en overal worden geüniformiseerd of wat zal de NMBS doen? Dat is mij nog steeds niet duidelijk. Het is onbegrijpelijk.

Een en ander moet deel uitmaken van een duidelijke visie met duidelijke doelen en duidelijke middelen en in een beheersovereenkomst worden gegoten. Ook dat is momenteel niet mogelijk. Er is immers een vleugellamme regering in lopende zaken. Ik vrees en concludeer dus dat de minder mobiele reizigers voorlopig nog heel lang zullen mogen wachten, vooraleer ze zelfstandig de trein zullen kunnen nemen.

**01.09 Jef Van den Bergh (CD&V)**: Mijnheer de minister, ik ben een beetje onthutst door uw antwoord.

Het antwoord werd natuurlijk voorbereid door de NMBS en de NMBS wil beklemtonen dat zij heel wat inspanningen levert voor personen met een beperkte mobiliteit. Dat is ook zo, dat erken ik. Maar inzake de bestelling van het rollend materiaal zijn er toch duidelijk fouten gemaakt?

Het is toch aan de minister van Mobiliteit om daarop toe te zien, met de oude beheersovereenkomst in de ene hand en met de resolutie van 2015 van het Parlement in de andere hand, en conform de belofte van uw voorganger, mevrouw Galant, dat er eerst zou worden geëvalueerd alvorens er een nieuwe bestelling zou worden gedaan? Dat dat niet gedaan wordt, begrijp ik niet.

Er wordt verwezen naar drie perronhoogtes. Dat kan wel zijn, maar de CEO van de NMBS verklaarde expliciet samen met de CEO van Infrabel twee of drie jaar geleden in de commissie dat vanaf dan de standaard perronhoogte 76 centimeter zou zijn en dat er investeringen zouden komen om alle perrons op die hoogte te brengen. U sprak zelf over 1 miljard. Ik meen dat het dan ook maar logisch is dat de standaardhoogte van 76 centimeter wordt gehanteerd voor de toegang tot het rollend materiaal. Ik vind het onbegrijpelijk dat men nu nog treinen bestelt waarvan de toegang lager ligt, met alle hindernissen van dien. Ik meen dat men een tussentijdse oplossing kan vinden voor de perrons waar de opstap nog lager is, en dat men het materiaal moet afstemmen op de nieuwe standaard, 76 centimeter. Ik begrijp niet dat men nu nog materiaal bestelt dat niet aan die standaard voldoet.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag wat de huidige status van de bijbestelling van de M7-voertuigen is. Is die nu definitief beslist? Of is er in aanloop van die beslissing een eerste stap gedaan? Komt er nog een evaluatie, voor er een definitieve beslissing genomen wordt?

**01.10 Hervé Rigot (PS)**: Monsieur le président, je serai très bref: je crois, d'abord, que tout a été dit, mais

malheureusement on m'attend aussi dans une autre commission pour un vote, les choses étant compliquées par la modification de l'ordre du jour.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'ai bien compris votre intervention, il ne doit pas y avoir de compromis sur l'accessibilité. La question ne porte pas uniquement sur les voitures, elle porte également sur nos gares. 21 d'entre elles sont intégralement accessibles aux PMR, ce qui reste un taux très faible. L'accent doit être mis sur une garantie d'accès de nos transports en commun aux publics les plus vulnérables pour une plus grande liberté de circuler. Nous devons tous nous y engager.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**02 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Neerpelt" (55001119C)**

**02 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Neerpelt" (55001119C)**

**02.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, enkele jaren geleden onderging de stationsomgeving van Neerpelt een grondige metamorfose. De perrons werden opgeknapt en onder de sporen werd een nieuwe voetgangerstunnel aangelegd met een trap rechtstreeks vanuit de parking naar de liften. Voor de vernieuwingsoperatie werd een bedrag van 9,5 miljoen euro uitgetrokken.

Tot zover het goede nieuws, want sinds de ingebruikname van de nieuwe infrastructuur zijn er regelmatig klachten van reizigers over vandalisme, beschadigingen en graffiti. Vooral de liften moeten het ontgelden. Toen ik u in 2017 hierover al eens een vraag stelde, liet u mij weten dat de liften dat jaar al 12 keer moesten worden hersteld. Doordat de nodige wisselstukken niet onmiddellijk voorhanden waren, konden de liften zelfs enkele maanden niet gebruikt worden. Helaas lijkt er geen beterschap in zicht. Ik vernam immers dat de liften, op het moment van het indienen van mijn vraag althans, al anderhalf jaar buiten gebruik zijn.

Mijnheer de minister, klopt dit bericht? Hoe lang zijn de liften in het station van Neerpelt al buiten dienst? Wat is de reden hiervoor? Is er nog steeds sprake van vandalisme in de onderdoorgang en de liften?

Welke maatregelen heeft de NMBS de afgelopen jaren genomen in de strijd tegen vandalisme? Welke bijkomende maatregelen zijn er gepland? Zijn de problemen in de stationsomgeving besproken met de lokale autoriteiten? Zo ja, wat was het resultaat van deze gesprekken?

Eind 2017 organiseerde Securail een aantal toezichtrondes op verschillende momenten in het station van Neerpelt. Gebeurt dit nog steeds? Hoeveel toezichtrondes werden sinds begin 2018 uitgevoerd?

**02.02 Minister François Bellot:** Mijnheer Raskin, wij hebben het in de commissie voor Mobiliteit van 1 oktober reeds gehad over vandalisme, waardoor de beschikbaarheid van toiletten in de stations ernstig onder druk komt te staan. Ook de beschikbaarheid van liften in sommige stations zoals Neerpelt komt in het gedrang.

Volgens de NMBS kan ze deze strijd tegen vandalisme niet alleen voeren. Het is eerder een maatschappelijk probleem.

Securail voert in het kader van de strijd tegen vandalisme preventieve patrouilles uit in de stations. Op basis van meldingen en incidenten kan dit toezicht worden uitgebreid.

De NMBS heeft ook permanent contacten met steden en gemeenten en politiediensten. De NMBS sluit in het kader van haar geïntegreerd en integraal veiligheidsbeleid ook samenwerkingsverbanden af met steden en gemeenten, waarin de prioriteiten en een plan van aanpak van veiligheid in en rond de stations worden vastgelegd.

Volgens de NMBS is er met de gemeente Neerpelt nog geen samenwerkingsverband afgesloten. Ook de liften van het station van Neerpelt vallen dus ten prooi aan vandalisme. De lift aan de kant van de parking is daardoor buiten gebruik sinds augustus 2018. Ook de andere liften werden ondertussen noodgedwongen buiten dienst gesteld wegens herhaald vandalisme, waardoor zelfs herstellingen niet meer kunnen worden uitgevoerd. Vandalen hebben stenen gegooid naar de glazen deuren van de liften en in de week van 11 oktober laatstleden werden de bedieningsknoppen van de liften totaal vernietigd.

Volgens de NMBS is de sluiting van een lift een maatregel die ze niet licht neemt. Het is pas wanneer al haar maatregelen tegen vandalisme geen resultaat bieden, dat ze niet anders kan dan de liften te sluiten. De NMBS laat mij ten slotte nog weten dat zij heeft beslist om zowat 50.000 euro te investeren in camera's. Als de camera's voor een verbetering zorgen, zullen de liften opnieuw in werking worden gesteld.

*Voorzitter: Tomas Roggeman.*

*Président: Tomas Roggeman.*

**02.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik volg u als u zegt dat de NMBS de strijd tegen vandalisme niet alleen kan voeren, aangezien het allicht voor een groot stuk een maatschappelijk probleem is. In die zin lijkt het mij wel aangewezen dat de NMBS een soort samenwerkingsverband met de gemeente Pelt opstelt, aangezien uit uw antwoord blijkt dat dit nog niet bestaat. Er moeten afspraken worden gemaakt, zodat de nodige maatregelen kunnen worden genomen en opdat de dienstverlening aan de reiziger er wel bij zou varen. Specifiek over het station van Neerpelt discussiëren wij al enkele jaren en ik vind dat de gedeelde verantwoordelijkheid daar stilaan mag worden opgenomen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**03 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het goedkeuren van capaciteitsaanvragen door Infrabel" (55001214C)**

**03 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La validation des demandes de capacité par Infrabel" (55001214C)**

**03.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, de meeste spoorlijnen in het land zijn gemengde lijnen, wat betekent dat ze zowel door goederentreinen als door reizigerstreinen gebruikt worden. De toekenning van capaciteit door de infrastructuurbeheerder is daarom niet altijd een gemakkelijke opdracht. Infrabel moet de nodige capaciteit voor goederenverkeer afstemmen op de capaciteit die door de NMBS wordt gevraagd.

In de netverklaring van Infrabel kunnen we de in geval van concurrerende capaciteitsaanvragen gevolgde procedure terugvinden. Ze bestaat uit een fase van coördinatie en overleg waarbij er met de betrokken partijen naar een oplossing wordt gezocht. Als dat niet lukt, dan moet Infrabel de wettelijke bepalingen toepassen.

Mijnheer de minister, hoe vaak heeft Infrabel de coördinatieprocedure de afgelopen vijf jaar toegepast? Hoe vaak leidde die procedure in die periode niet tot resultaat en diende Infrabel de wettelijke bepalingen ter zake toe te passen?

De wettelijke bepalingen leggen twee criteria op. Het eerste criterium is gebaseerd op het lijn- en treintype. Zo hebben hogesnelheidstreinen en snelle reizigerstreinen in principe voorrang op goederentreinen bij het toekennen van capaciteit. Het tweede criterium heeft te maken met de totale maandelijkse verbruiksvergoeding die de capaciteitsaanvraag oplevert.

Mijnheer de minister, hoe vaak gaf dat tweede criterium in de afgelopen vijf jaar de doorslag en kreeg het dus voorrang op het eerste criterium, dat in principe voorrang geeft aan snelle reizigerstreinen?

Lijn 34 van Hasselt naar Luik is ongetwijfeld een goed voorbeeld van een gemengde lijn. Graag had ik vernomen hoeveel goederentreinen er dagelijks op die lijn passeren. Hoeveel reizigerstreinen gaan er dagelijks over die lijn?

**03.02 Minister François Bellot:** Beste collega, Infrabel laat mij weten dat het de voorbije vijf jaar geen formele coördinatieprocedure gevoerd heeft en bijgevolg ook geen prioriteitscriteria toegepast heeft. De procedure werd in 2013 voor de laatste keer toegepast.

Infrabel heeft sindsdien steeds alle rijpadaanvragen voor de jaardiensten kunnen behandelen en, waar nodig, alternatieven aan de spoorwegondernemingen kunnen voorstellen. Die voorstellen werden door de spoorwegondernemingen aanvaard in de fase tussen *draft offer* en *final offer*, waarna de rijpaden

toegewezen konden worden. Er was dus geen sprake van concurrerende aanvragen.

Voor het antwoord op de vierde vraag verwijs ik u naar de cijfers die zijn opgenomen in de schriftelijke bijlage.

**03.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik hoor u zeggen dat Infrabel altijd aan alle vragen heeft kunnen voldoen, ware het door soms alternatieven aan te bieden. Ik trek uw antwoord niet in twijfel, maar ik meen toch dat het ruimere kader even mag worden toegelicht.

Als het gaat over lijn 34, die de hoofdstad van Limburg met Antwerpen, toch wel de belangrijkste stad van Vlaanderen, verbindt, goed voor een afstand van 80 kilometer, dan is er voor de reizigers in de ochtendspits om 6.00 en 7.00 uur 's morgens een aanvaardbare verbinding met 1 uur reistijd. In de avondspits zijn er twee verbindingen van Antwerpen naar Hasselt met een aanvaardbare reistijd van 1 uur. Alle andere verbindingen die u als alternatief opsomt, zijn niet echt alternatieven voor de Limburgse pendelaar. De snelste route in de daluren neemt met een niet echt comfortabele overstap 1 uur en 20 minuten in beslag. Voor dat laatste moet dan wel alles goed gaan, dus zonder bijvoorbeeld vertraging, ongeval of probleem met de aansluiting. Andere verbindingen duren 1 uur en 35 minuten tot 1 uur en 40 minuten via de luchthaven of met een boemeltrein via Mol en honderdduizend andere stations. Dat is geen aanvaardbaar alternatief voor de Limburger!

Er moeten in maart rijpdaanvragen worden gedaan bij Infrabel voor het vervoersplan van december 2020. Mag ik er sterk op aandringen, mijnheer de minister, dat er tussen Hasselt en Antwerpen een klantvriendelijke verbinding komt?

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55001577C van mevrouw Thémont werd reeds beantwoord.

**04 Vraag van Barbara Pas aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken inzake de vernieuwing van de stationsomgeving van Dendermonde" (55001702C)**

**04 Question de Barbara Pas à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement de la rénovation des abords de la gare de Termonde" (55001702C)**

**04.01 Barbara Pas (VB):** Mijnheer de minister, op 23 mei 2018 werd de conceptstudie voor de stationsomgeving van Dendermonde unaniem goedgekeurd door onze gemeenteraad. Het masterplan bestaat uit verschillende deelprojecten, die met een verschillende snelheid uitgewerkt en gerealiseerd worden.

Het stationsproject van Dendermonde is opgenomen in de investeringsplannen van de NMBS. De doelstellingen van dit project zijn: het realiseren van de integrale toegankelijkheid, het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal van de reizigers, het verhogen van de veiligheid op de perrons en het faciliteren van de overstapmogelijkheden. De uitvoering van de werkzaamheden was in het investeringsplan 2018-2022 initieel gepland voor 2020-2025, maar is intussen een jaartje opgeschoven naar 2021-2026.

Mijnheer de minister, ik krijg graag van u een overzicht van wanneer welke fases van de infrastructuurwerken zullen aanvangen. In de hoop op duidelijke antwoorden heb ik duidelijke concrete vragen opgesteld.

Ten eerste, zullen al de werken tegelijkertijd worden uitgevoerd? Of is er reeds een vastgelegde volgorde voor de verschillende fases van de infrastructuurwerken? Zo ja, welke?

Ten tweede, wanneer vangt men de infrastructuurwerken aan de perrons aan? Gelet op het actualiteitsdebat in het begin van deze commissievergadering had ik misschien meteen moeten vragen of de perronhoogte wordt aangepast aan de bestelde nieuwe toestellen.

Ten derde, wanneer vangt men het installeren van een voetgangersbrug aan?

Ten vierde, voor wanneer is de vernieuwing van de fietsenstallingen gepland?

Ten vijfde, heel wat Dendermondenaren liggen wakker van de vraag vanaf wanneer de autoparking aan het station betalend wordt voor de reizigers.

Tot slot, wat is de geplande einddatum van al deze werken?

**04.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS verwacht dat de werkzaamheden van de verhoging en vernieuwing van de perrons en de bouw van een voetgangersbrug in Dendermonde vanaf 2020-2021 kunnen starten. De NMBS en Infrabel moeten hun plannen voor deze werken nog verder afstemmen.

Na deze werkzaamheden zal de infrastructuur voor fietsen gevoelig worden uitgebreid. Momenteel zijn er 1.086 parkeerplaatsen voor fietsen. De NMBS streeft ernaar dit aantal uit te breiden tot een kleine 1.300 tegen 2025. De nieuwe infrastructuur voor fietsen zal dan aansluiten op de voetgangersbrug. De NMBS heeft in afwachting van de werken voorgesteld om de bestaande fietsenstalling aan het oude stationsgebouw al uit te breiden.

De NMBS stelt tevens vast dat de parking aan het station van Dendermonde overvol staat. Ze wil haar treinreizigers gegarandeerde parkeerplaatsen kunnen aanbieden en wil daarom in overleg met de gemeenten haar parking tegen eind 2020 betalend maken. Op die manier zullen ook meer fietsers hun weg naar het station vinden en kan de modal shift worden bevorderd.

**04.03** **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb niet op al mijn vragen een antwoord gekregen, maar wel op de meeste.

Zoals dat meestal gaat bij werken, krijgen wij een duidelijk antwoord op de aanvangsdatum maar niet op de einddatum van werken.

Het is niet alleen de NMBS die vaststelt dat de parking overvol staat. Dat kunnen wij elke dag zelf vaststellen. Ik vind het opmerkelijk dat eind 2020 de autoparking al betalend zal worden. Ik heb immers altijd begrepen dat dit in afspraak met de stad pas na het einde van de werken van de nieuwe stationsomgeving zou zijn. Dat zal vooral voor de omliggende straten een probleem worden, vrees ik. Ik zal dit zowel hier als lokaal verder opvolgen. Hierover is het laatste woord nog niet gezegd.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**05** **Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De parking aan het station Noorderkempen" (55001736C)

- **Kim Buyst** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan het station Noorderkempen" (55001772C)

**05** **Questions jointes de**

- **Jef Van den Bergh** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Le parking de la gare de Noorderkempen" (55001736C)

- **Kim Buyst** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Le stationnement payant à la gare de Noorderkempen" (55001772C)

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst heeft gevraagd om haar vraag uit te stellen, maar aangezien die samengevoegd is, vervalt haar vraag.

**05.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, als mevrouw Buyst het mij had gevraagd, was ik bereid mijn vraag uit te stellen. Ik heb van haar echter niets vernomen, dus ik ga ervan uit dat ik de vraag stel en dat zij het antwoord mee zal oppikken, eventueel vanuit Wenen.

Mijnheer de minister, een tijdje geleden raakte bekend dat de NMBS de parking van station Noorderkempen betalend wil maken. Ik breng het station al zowat vijftien jaar in de commissie ter sprake. We moesten al een hele lijdensweg afleggen vooraleer er daar bediening kwam. Er werden ook al heel wat vragen gesteld over de capaciteit van de parking die al werd uitgebreid, maar ondertussen alweer te klein is. Op zich is dat goed nieuws. Het station Noorderkempen situeert zich immers in een regio waar het vroeger altijd ontbrak aan treininfrastructuur. Een regionaal station werd daar uitgebouwd met nog vrij beperkte bediening, maar toch komen er al heel wat reizigers op af. Een aantal jaren geleden werd er nog onderzoek gedaan naar de

herkomst van de reizigers van het station Noorderkempen en daaruit bleek dat die uit een ruime regio afkomstig waren. Dat geldt ook voor reizigers die daar met de auto naartoe komen. Het station ligt naast een autosnelweg, vlakbij een op- en afrit, in Brecht. Precies op die plek begint 's morgens meestal de file vanuit Nederland richting Antwerpen. Eigenlijk is het station ideaal om de autobestuurder te verleiden zijn wagen op de parking van het station Noorderkempen te laten en er de trein te nemen om een kwartier later in hartje Antwerpen te staan.

Nu is er de beslissing om in plaats van het station uit te breiden, zoals was aangekondigd, eerst de parking betalend te maken. Ik kan daar inkomen voor een aantal stationparkings in stedelijke kernen, in het midden van gemeenten of in woonkernen waar het verkeer een stevige belasting vormt voor de omgeving. Ik heb er minder begrip voor, wanneer men dat doet voor een pendelstation als station Noorderkempen vandaag, dat vlak naast een autosnelweg ligt, waar men de autobestuurder moet kunnen verleiden om de auto te laten staan en de trein te nemen. Ik heb het al vergeleken met carpoolparkings; die maakt men toch ook niet betalend, neem ik aan. Ook daar wil men de autobestuurder ertoe verleiden om op zijn minst al samen te rijden.

Mijnheer de minister, wat is de reden voor het betalend maken van de parking van het station Noorderkempen? Hoe definitief is de beslissing? Staat de NMBS ervoor open om samen met de lokale en regionale stakeholders hierover aan tafel te zitten en de visies op elkaar af te stemmen?

Ondertussen werd er een bezwaar gericht aan de NMBS en aan u vanuit de vervoerregio Antwerpen, dat die beslissing niet past in de bovenlokale mobiliteitsvisie. Bovendien vormt het pendelstation een cruciale schakel om de hinder als gevolg van de werken aan de Antwerpse Ring, die eraan komen, te verlichten.

Staat de NMBS open om voor dergelijke parkings samen met de Gewesten tot een visie te komen? Er wordt immers gesteld dat nogal wat carpoolers op die parkings staan, wat ik durf te betwijfelen. Dat moet dan maar eens met het Gewest worden bekeken. Op die manier zouden ook afspraken over cofinanciering kunnen worden gemaakt.

Tot slot, mijnheer de minister, wat is uw visie op het betalend maken van pendelparkings aan stations? Op welke manier moet die visie volgens u in het beheerscontract worden verankerd? Vandaag zijn daarover immers geen bepalingen in een beheerscontract opgenomen.

**05.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, volgens de NMBS levert het gratis parkeren op stationsparkings nagenoeg geen nieuwe klanten op, maar zorgt het daarentegen voor een tekort aan beschikbare plaatsen voor de treinreizigers. Parkeerplaatsen worden ingenomen door niet-treinreizigers en het gebruik van de auto wordt onnodig gestimuleerd. Dat gebeurt ten nadele van het openbaar vervoer en de zachte vervoerwijzen. Bovendien blijkt uit cijfers dat 30 % van de gebruikers van de stationsparkings op minder dan drie kilometer van het station woont. Sommige van die klanten zouden het station dan ook op een andere manier dan met de auto kunnen bereiken. De plaatsing van een toegangscontrolesysteem maakt het mogelijk abonneementhouders een gegarandeerde parkeerplaats te bieden.

Het is dan ook de strategie van de NMBS om haar drukst bezette parkings betalend te maken.

De NMBS bevestigt mij dat zij inderdaad van plan is in het tweede kwartaal van 2020 de parking van het station Noorderkempen betalend te maken. De NMBS heeft daarover trouwens al met de gemeente Brecht overleg gepleegd.

Wanneer de NMBS beslist een parking betalend te maken, worden contacten met de lokale autoriteiten gelegd, om gezamenlijk een mobiliteitsplan op te stellen. Door de invoering van een blauwe zone op de aangrenzende wegen van het station zullen pendelaars hun wagen niet achterlaten op gratis nabijgelegen parkeerplaatsen.

De NMBS ziet nergens een daling van het aantal treinreizigers na het betalend maken van een parking. Volgens de NMBS is de klant bereid om te betalen voor de stationsparking als het product en het dienstenaanbod tegemoetkomen aan zijn verwachtingen.

Een van de doelstellingen van de parkeerstrategie is het stimuleren van de modal shift. Binnen dat kader werd ook de uitbreiding van de capaciteit van de fietsstallingen gepland, wanneer een parking betalend wordt. In Noorderkempen plant de NMBS een uitbreiding van 54 fietsplaatsen.

Uit de ervaringen van de NMBS blijkt dat 15 % van de treinreizigers bij het betalend maken van een autoparking de overstap maakt naar de fiets. De inkomsten uit de parkings voor auto's maken het bovendien mogelijk om de exploitatiekosten van de fietsenstallingen en de dienstverlening van de fietspunten te financieren.

**05.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat er een is van de NMBS. Ik had het ondertussen ook al via andere wegen gekregen.

U zegt dat de parking in het tweede kwartaal betalend zal worden. Men heeft mij gezegd dat de regeling niet vóór de zomer van toepassing zou worden; dus wij zullen wel zien.

Ik ben ook voor een modal shift, maar ik vind dat men, zeker in een station naast een snelweg, in de eerste plaats een modal shift van de auto naar de trein moet proberen realiseren en dat men daarvoor de drempel zo laag mogelijk moet houden.

Ook al besef ik dat er ongetwijfeld vanuit elke gemeente en stad protest tegen het betalend maken van een parking op het eigen grondgebied komt, heb ik er begrip voor dat men de parking betalend wil maken. Ik denk dat het goed is dat de modal shift op sommige plaatsen een duwtje krijgt, maar dat is niet het geval voor de parking bij station Noorderkempen, dat vlak naast een autostrade is gelegen. Integendeel, dat gaat in tegen de doelstelling om mensen uit de auto en op de trein te krijgen. Een paar kilometer verder op dezelfde autostrade wordt in het groot aangekondigd "Ga hier van de autostrade af, parkeer uw auto gratis en neem de tram naar stad Antwerpen". Dat zou evengoed moeten gelden voor het aangehaalde pendelstation (en elders in Vlaanderen) naast die autostrade, want zo noem ik het station van Noorderkempen, dat een belangrijke rol te spelen heeft in de modal shift rond Antwerpen. Ik denk dat er een foute keuze wordt gemaakt en vrees voor de modal shift van de reizen richting stad Antwerpen.

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 5001777C van mevrouw Zanchetta en nr. 5001798C van mevrouw Dedonder worden omgezet in schriftelijke vragen.

**06 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsrisico's van het gebruik van startbaan 01/19 op Brussels Airport" (55001801C)**

**06 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les risques sécuritaires liés à l'utilisation de la piste de décollage 01/19 à Brussels Airport" (55001801C)**

**06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer de minister, ik las in lokale media over uitspraken van de ombudsman van Brussels Airport, de heer Philippe Touwaide, over het plan om dwarsbaan 01/19 intensief te gebruiken als alternatief voor baan 25R/07L, die in de komende zomer zes weken gesloten wordt wegens onderhoudswerken.

Luidens deze berichten zou de heer Touwaide hebben verklaard dat aan het intensief gebruik van de kortere dwarsbaan hogere veiligheidsrisico's verbonden zijn. Op een informatievergadering voor buurtbewoners zou de ombudsman hebben verklaard dat die baan "te kort, licht hellend en onvoldoende uitgerust is om op dezelfde wijze gebruikt te worden als de parallelle banen." Die uitspraken zorgen natuurlijk voor ongerustheid bij de omwonenden.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Kunt u de uitspraken van de heer Touwaide bevestigen? Wat is uw reactie hierop?

Klopt het dat dwarsbaan 01/19 intensief zal worden gebruikt tijdens de onderhoudswerken aan baan 25R/07L? Zijn hier effectief grotere risico's aan verbonden en worden hiervoor maatregelen genomen?

**06.02 Minister François Bellot:** Mijnheer Vandenbroucke, ik zal geen commentaar geven over de uitspraken van de heer Touwaide. Hij deed die verklaring ten persoonlijke titel.

In ieder geval is elke verklaring voorbarig, want inzake de aanwending van de alternatieve baanschema's die

voor operationele continuïteit moeten zorgen tijdens de werken in de zomer van 2020, voert het Directoraat-Generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer momenteel een analyse uit, die tot doel heeft alle alternatieve schema's te onderzoeken, zowel naar luchtvaartveiligheid als naar geluidsimpact en operationele impact. Na afloop van dat onderzoek zal dan een beslissing worden genomen over een contingentieplan voor het baangebruik.

**06.03 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, de ombudsman van de luchthaven heeft volgens u dus voorbarig gesproken. Ik vind het natuurlijk wel straf dat hij die uitspraken heeft gedaan, gelet op zijn rol.

U zegt voorts ook dat nog niet is beslist dat de dwarsbaan zal worden gebruikt als alternatief. Er zijn natuurlijk maar drie startbanen op de luchthaven van Brussel, dus heel veel opties zijn er natuurlijk niet. Ik ben zeer benieuwd welke andere optie dan het gebruik van die dwarsbaan er zal worden aangebracht.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La présence de couteaux à l'aéroport national" (55001706C)**

**07 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van messen op de nationale luchthaven" (55001706C)**

**07.01 Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous interroge effectivement sur la présence de couteaux à l'aéroport de Bruxelles-National car un passager belge se rendant au Portugal a posté diverses photos sur les réseaux sociaux de couteaux à steak qui accompagnaient les plats servis dans la zone de transit de Bruxelles-National.

Cela pose une vraie question de cohérence en matière de politique de sécurité à l'aéroport en ce que, dans le même temps, des passagers se voient confisquer au contrôle des bagages des objets qui sont objectivement moins dangereux comme de petits ciseaux ou des pinces à épiler.

Il en ressort que n'importe quel voyageur peut de ce fait monter à bord d'un avion depuis Bruxelles avec des couteaux qu'il aurait trouvés dans ces restaurants et qui pourraient donc servir d'armes si ce voyageur venait à être mal intentionné.

En conséquence, monsieur le ministre, mes questions sont très simples.

Avez-vous été mis au courant de ces faits? Comment expliquez-vous qu'il soit ainsi possible de mettre la main sur des couteaux dans la zone neutre de l'aéroport? Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour éviter la circulation d'objets aussi dangereux, tant dans la zone de transit que dans les avions, puisque la sécurité du trafic aérien est ainsi en jeu?

**07.02 François Bellot**, ministre: Chers collègues, j'ai été informé de cet incident avant la sortie de l'article.

En effet, M. Touwaide a informé les services concernés ainsi que Brussels Airport Company le 29 octobre 2019. Le 31 octobre, la presse y faisait écho. La réglementation en vigueur est pourtant claire: ce type de couteaux ne peut être mis à disposition, les personnes se trouvant dans la zone *airside* de l'aéroport.

En ce sens, il s'agit d'une infraction au paragraphe 1.6.5 de l'annexe du Règlement d'exécution 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant les mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

À aucun moment, une personne se trouvant dans la zone *airside* de l'aéroport ne peut se trouver en possession d'un tel couteau, tel que décrit par M. Touwaide. Immédiatement, la DGTA a entrepris des actions afin de veiller au respect de la réglementation.

Des instructions ont été adressées à Brussels Airport Company afin que la situation soit rétablie. L'inspection aéroportuaire de BAC a inspecté l'ensemble des restaurants présents dans la zone neutre afin de s'assurer du retrait des objets concernés.

Enfin, une instruction a été donnée à l'inspection aéroportuaire afin que des contrôles réguliers et aléatoires soient menés afin d'éviter que cette situation ne se reproduise. De plus, afin de s'assurer de l'effectivité des mesures prises par BAC, une inspection de la zone a été menée.

À l'occasion de cette inspection, il a été établi par la DGTA que plus aucun objet de ce type n'était en circulation. Si à l'avenir, cette situation était amenée à se reproduire, les procédures prévoient que le PV sera établi par l'inspection aéroportuaire et les faits seront dénoncés au parquet.

**07.03 Sophie Rohonyi (DéFI):** Merci, monsieur le ministre.

J'entends que de nombreuses dispositions ont été mises en place et que vous nous confirmez que ces couteaux n'avaient pas leur place. Par conséquent, les règles de sécurité en vigueur ont été violées.

Je suis très heureuse d'entendre que des dispositions ont été mises en place – des instructions, des contrôles réguliers – et qu'il sera procédé à un inventaire, notamment au niveau des restaurants qui se trouvent dans l'aéroport. Je pense qu'on ne peut pas se permettre de prendre de risques en matière de sécurité des voyageurs et je vous appelle à continuer à faire preuve de vigilance à cet égard.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55001802C en nr. 55001805C van de heer De Spiegeleer worden uitgesteld.

**08 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de treinen" (55001807C)**

**08 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le taux d'occupation des trains" (55001807C)**

**08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, volgens de CEO van de NMBS is een zitje op de trein amper een kwart van de tijd bezet. Mevrouw Dutordoir verklaarde in de pers dat treinen gemiddeld het overgrote deel van de tijd leeg rondrijden. De reden is dat tijdens de ochtend- en avondspits vijf maal meer mensen opstappen dan buiten de spitsuren. Tijdens de spits zijn er vaak onvoldoende zitplaatsen en buiten de spits heeft men een zee van ruimte. Hierdoor komt men aan een lage bezettingsgraad van 25 %.

De NMBS wil daarom de reizigers aanmoedigen om buiten de spits te reizen. Men wil dit doen door de tarieven aan te passen en een treinreis in de spitsuren duurder te maken dan een treinreis buiten de spits. Een benchmarkstudie omtrent de bezettingsgraad uit 2013, uitgevoerd door de Nederlandse Spoorwegen, gaf de NMBS een bezettingsgraad mee van 31 %. Dat was toen een zeer goede score en hoger dan de Nederlandse Spoorwegen. Ter vergelijking, een personenwagen heeft een bezettingsgraad van slechts 5 %.

Mijnheer de minister, waren de cijfers over de bezettingsgraad van 25 % waar mevrouw Dutordoir naar verwijst, interne cijfers of kwamen die cijfers via een onafhankelijke studie tot stand?

Indien de bezettingsgraad bij de NMBS de voorbije jaren is afgenomen, ligt dat aan het veranderlijke reizigersgedrag of eerder aan de werking van de NMBS?

Hoeveel bedraagt de bezettingsgraad van de eerste klasse? Is het niet opportuun om de plaatsen in eerste klasse open te stellen voor alle reizigers tijdens de spits of om dit klassenverschil gewoon af te schaffen, om te voldoen aan de verwachtingen van de reizigers?

Om de bezettingsgraad omhoog te trekken zou de NMBS ook meer kleinere treinen kunnen inzetten, mits een hogere frequentie. Is dat een mogelijke optie?

Mijnheer de minister, is het volgens u niet beter om in plaats van voor duurdere ticketprijzen in de spits te pleiten, te gaan voor goedkopere ticketprijzen buiten de spits om de reizigersstroom te kunnen sturen?

**08.02 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, beste collega, de NMBS laat mij weten dat de bezettingsgraad waarnaar mevrouw Dutordoir verwees, berekend werd in een benchmarkoefening door het Imperial College of London.

De NMBS vraagt mij om een paar nuances aan te brengen als het gaat over bezettingscijfers. De NMBS wordt als openbaredienstverlener door het beheerscontract verplicht om op bepaalde verbindingen of op bepaalde momenten treinen in te leggen, ook op momenten wanneer dat zuiver commercieel gezien niet optimaal is.

De NMBS zet voor het comfort van haar klanten ook zoveel mogelijk directe treinen in. Een trein die rijdt tussen Oostende en Eupen kan bijvoorbeeld sterk bezet zijn tussen Gent en Brussel-Zuid terwijl de andere delen van het traject minder drukbezet zijn. Indien de NMBS haar materieel zou beginnen ontkoppelen en koppelen zou dit een gunstige invloed hebben op de gemiddelde bezetting, maar een negatieve invloed op de commerciële snelheid en stiptheid.

De levering van M7-materieel zal de situatie op dit vlak verbeteren ten aanzien van een gesleepte trein met één locomotief en rijtuigen. Tijdens de piekuren kunnen de treinen met tien M7-rijtuigen rijden maar tijdens de daluren kan men deze samenstelling verkleinen tot één stel van zes of vier M7-rijtuigen. Het aantal aangeboden plaatsen tijdens de daluren kan dus verlaagd worden.

De volgende regering zal een beslissing moeten nemen over de opportuniteit van gedifferentieerde tarieven tijdens de piek- en daluren.

**08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, is ons voorstel om de eerste klasse af te schaffen een idee dat u genegen bent? Dat zou immers al een goede oplossing kunnen zijn. Wij vinden niet dat alles commercieel moet zijn want ook als het minder druk is moeten mensen kunnen reizen. Wij willen dus zeker geen afbouw in de periodes waarin het minder druk is. Iedereen moet de trein kunnen nemen, ook tijdens de daluren. Het afschaffen van de eerste klasse tijdens de spits zou echter al meer mensen van een zitplaats kunnen verzekeren.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**09 Samengevoegde vragen van**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De investeringsintenties van de NMBS en Infrabel en de voorbereiding van de liberalisering" (55001820C)**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De investering van 35 miljard euro in het spoor voor de volgende tien jaar" (55001875C)**

**09 Questions jointes de**

- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les intentions d'investissement de la SNCB et d'Infrabel et la préparation de la libéralisation" (55001820C)**

- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'investissement de 35 milliards d'euros dans le rail durant les 10 prochaines années" (55001875C)**

De **voorzitter**: U krijgt voor beide vragen een spreektijd van vier minuten. Blijkbaar zijn er toch nog hiaten in het nieuwe systeem.

**09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer de minister, op woensdag 20 november ontvingen wij in onze commissie de CEO's van de NMBS en Infrabel. Zij hebben ons uitgelegd hoe zij samen met het personeel hun bedrijven efficiënter en productiever proberen te maken, zodat zij klaar zijn voor de toekomst.

Zij kwamen ook met de duidelijke boodschap dat er een aantal dringende knopen op politiek niveau door moesten worden gehakt.

Ten eerste, de investeringsplannen. Op 21 november stelden zij trouwens de investeringsplannen voor op uw kabinet. Wij vernamen dat de NMBS maar liefst 1,2 miljard euro extra vraagt voor de komende tien jaar ten opzichte van het huidige niveau van de dotaties. Infrabel vraagt 2,4 miljard euro voor de periode 2020-2024.

Nieuwe investeringen in een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse Haven of een nieuwe tunnel in de Noord-Zuid zouden respectievelijk twee en drie miljard euro extra kosten. De heer Lallemand wees daarbij op de urgentie van zijn financiële planning. De verkoop van de rijpaden moet immers nu al gebeuren voor de periode 2020-2022. Vandaag zijn er dan ook garanties nodig voor het onderhoud van de spoorlijnen, zodat die rijpaden effectief kunnen worden ingevuld.

Ten tweede, vroeg mevrouw Dutordoir zo snel mogelijk duidelijkheid over de aanpak en de timing met betrekking tot de liberalisering. Naar verluidt is ter zake nog geen voorbereidend werk gebeurd, laat staan dat er al een visie op tafel zou liggen. Mevrouw Dutordoir stelde voor om de opdracht van openbare dienst door de NMBS in 2023 voor een periode van tien jaar te verlengen. Dat is een zeer helder voorstel, waar zo snel mogelijk een politiek antwoord op moet komen.

Ten eerste, wat was uw antwoord op de presentaties van de investeringsplannen van NMBS en Infrabel? Welke boodschap hebt u meegegeven aan die bedrijven?

Ten tweede, kunt u bevestigen dat er in de afgelopen legislatuur geen voorbereidingen zijn getroffen voor de opmaak van een liberaliseringsplan?

Ten derde, bent u het ermee eens dat bij gebrek aan een uitgewerkte visie over en een plan van aanpak voor de liberalisering, de NMBS best wordt aangeduid om tot 2033 de continuïteit van de openbare dienstverlening te verzekeren?

Mijn volgende vraag gaat over 35 miljard euro voor het spoor voor de volgende tien jaar in het Nationaal Klimaat- en Energieplan 2021-2030.

U hebt er in een interview in de krant *Le Soir* gewag van gemaakt dat er in het kader van dat plan de komende tien jaar 35 miljard euro nodig is voor investeringen in het spoor. Hoe verhoudt die 35 miljard euro zich ten opzichte van het huidige investeringsritme? Wat is de verdeling van die middelen tussen goederen- en personenvervoer?

Wat is de becijferde impact op de reductie van CO<sub>2</sub> in de transportsector dankzij die extra investeringen?

Kunt u vertellen welke specifieke projecten mogelijk realiseerbaar zijn met die 35 miljard euro? Ik denk bijvoorbeeld aan de verhoging van de perrons en de aankoop van nieuwe treinstellen.

Wat is de status van die aankondiging of beslissing, gelet op het feit dat de regering zich in lopende zaken bevindt?

**09.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, de bewering dat er niets werd gedaan om de liberalisering van het reizigersvervoer voor te bereiden, is niet correct. Er werd onder meer aan de NMBS gevraagd om productiviteitsinspanningen te leveren, het oud materiaal dat niet kan worden uitgerust met het ETCS-veiligheidssysteem, te vervangen, het beschikbaarheidsniveau van het rollend materieel te verhogen, zodat minder nieuw materieel moet worden aangekocht, en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren.

*Président: Jean-Marc Delizée.*

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.*

In 2019 hebben 253 miljoen reizigers een trein van de NMBS genomen; dat is een stijging met 9 miljoen reizigers tegenover 2018. De treinreizigers zijn bovendien ook meer tevreden over de diensten van de NMBS, want in 2019 heeft 67 % van de klanten de NMBS een score van 7 op 10 of meer toegekend en dat is 11 % meer dan in 2018.

Die resultaten verbazen mij niet. In december 2016 vroeg ik dat het aanbod in en rondom Brussel zou worden versterkt, met als resultaat 72 bijkomende treinen op het S-netwerk en de heropening van stations- en stopplaatsen. Een jaar later verhoogde het spooraanbod met 5 % voor het hele land. Ook de stiptheid is er blijkbaar op vooruitgegaan. Natuurlijk verloopt niet alles perfect en moet er blijvend aandacht worden besteed. Globaal gezien merk ik evenwel een betere samenwerking tussen de NMBS en Infrabel in dat verband. Nadat zij in december 2018 op het matje werden geroepen, zijn de betrekkingen tussen beide operatoren blijkbaar verbeterd. Dat komt uiteraard rechtstreeks de reizigers ten goede.

In het kader van het Nationaal Klimaat- en Energieplan heb ik gepleit voor een financiering van de spoorsector met 35 miljard tegen 2030, wat neerkomt op een toename van de financiering met 5 miljard euro, die gedeeltelijk door het bedrijf zelf kan worden gefinancierd dankzij de verhoging van het aantal treinen en het aantal reizigers. Van die 5 miljard euro moet 1 miljard euro uitgaan naar de verbetering van de

toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

**09.03 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u wel voor de antwoorden, maar u hebt niet geantwoord op de essentie van mijn vraag.

U hebt inderdaad het resultaat van de productiviteitsverhoging bij de NMBS uiteengezet: meer reizigers, een betere stiptheid, een beetje meer tevredenheid. Ik verheug mij daarover, samen met u, maar mijn vraag is: wat is uw visie op de liberalisering van het personenvervoer?

Mevrouw Dutordoir heeft in onze commissie zeer duidelijk gezegd dat er op dat vlak weinig of geen voorbereidend werk gebeurd is. Zij heeft het voorstel gedaan in 2023 de NMBS opnieuw voor tien jaar het monopolie te geven voor de uitvoering van de openbare dienstverlening. De Europese richtlijn geeft ook aan dat dat een mogelijkheid is.

Mijn vraag, waar u niet op geantwoord hebt, is of u het eens bent met mevrouw Dutordoir dat wij de uitvoering van de openbare dienstverlening nog voor tien jaar moeten toewijzen aan de NMBS, tussen 2023 en 2033?

Graag hoor ik uw reactie daarop.

**09.04 François Bellot**, ministre: Le gouvernement qui va se former aura toutes les informations de ma part sur ce qui a été mis en place selon les différents scénarios. Mme Dutordoir indique qu'elle préfère le renouvellement de la convention de service public pour dix ans supplémentaires. J'ai entendu le message et des choses ont été préparées en ce sens mais avec des étapes qui seront indispensables pour l'ensemble du secteur ferroviaire belge de sorte à pouvoir être prêts pour affronter la concurrence, qui sera redoutable en fonction des objectifs des compagnies ferroviaires des pays voisins.

Donc, oui au renouvellement de la convention mais avec des conditions strictes de sorte à ce que notre entreprise publique soit prête à affronter la concurrence voisine et peut-être aller à la conquête d'autres marchés.

**09.05 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw bijkomend antwoord. Dat is duidelijk.

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

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55001822 de M. Arens et 55001839C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

#### **10 Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gerechtelijk opsporingsonderzoek naar de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55001862C)**
- **Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De berichten in de pers over de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55001871C)**

#### **10 Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'information judiciaire concernant le président du conseil d'administration de la SNCB" (55001862C)**
- **Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les informations parues dans la presse au sujet du président du conseil d'administration de la SNCB" (55001871C)**

**10.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, het gerecht van Namen zou een opsporingsonderzoek geopend hebben naar de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, de heer Jean-Claude Fontinoy. Volgens onze informatie heeft het onderzoek betrekking op het beheer van de onroerende goederen van de NMBS, met name de verkoop van oude gebouwen die eigendom zijn of waren van de spoorwegen, waarbij mogelijk steekpenningen zijn uitbetaald.

Als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS heeft Jean-Claude Fontinoy uiteraard toegang tot bevoorrechte informatie binnen het overheidsbedrijf. Jean-Claude Fontinoy heeft ook een passie voor het oude onroerend goed van Wallonië. Hij is ook al vele jaren vicevoorzitter van de vereniging Les Plus Beaux

Villages de Wallonie, een vereniging die beheerd wordt door private en publieke partners. Het zou in de algemene context van deze verschillende activiteiten zijn dat Justitie momenteel onderzoek verricht naar eventuele frauduleuze praktijken van de heer Fontinoy.

Werd u ondertussen op de hoogte gesteld van dit vooronderzoek naar de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS? Schaadt deze kwestie het imago niet van de NMBS als deugdzaam overheidsbedrijf?

Behoudt u het vertrouwen in de heer Fontinoy als voorzitter van de NMBS? Ook indien hij in beschuldiging zou worden gesteld? Kan hij aanblijven als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS?

Gaat de NMBS een intern onderzoek opstarten naar aanleiding van dit gerechtelijk onderzoek? Wordt de heer Fontinoy tijdelijk op non-actief gezet gedurende het vooronderzoek?

**10.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, comme vous, j'ai appris par la presse fin novembre 2019 l'ouverture d'une information judiciaire par le parquet de Namur suite à une lettre anonyme envoyée à un journal.

Het is voorbarig daarover nu al vragen te stellen. Het is voor mij ook niet mogelijk over lopende onderzoeken uitspraken te doen.

**10.03 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij zullen het dossier opvolgen.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, ik wil u, ten eerste, bedanken voor de vervanging. Ook een commissievoorzitter heeft immers verplichtingen in dit Huis.

U hebt drie vragen. Wij beginnen met uw eerste vraag over het station van Geraardsbergen.

**11 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Geraardsbergen" (55001881C)**

**11 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Grammont" (55001881C)**

**11.01 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het station van Geraardsbergen is een belangrijk station in het Gewestelijk Express Net en is ook het grootste station in de regio. Om de site tot een volledig multimodaal knooppunt uit te bouwen, heeft de vorige regering beslist het in de investeringsplannen voor het spoor op te nemen.

Ik had graag van u het volgende vernomen.

Wat is de huidige werkplanning van Infrabel voor de start van de werken?

De omgevingsvergunning moest in 2020 worden afgeleverd. Wordt die timing nog gehaald of wordt uitstel verwacht?

Wat is de voorziene capaciteit van het nieuwe parkeergebouw dat aan het station zal worden opgetrokken?

De omgevingsvergunning voor de vernieuwing van de perrons zou volgens de werkplanning van Infrabel in 2022 moeten worden aangevraagd. Wordt die timing gehaald?

Op welke manier zal de vernieuwing van de perrons de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en minder mobiele treinreizigers verbeteren?

Vanaf welk jaar wordt het project volgens de huidige planning gerealiseerd? Zijn er intussen al budgetvernieuwingen geweest?

**11.02 Minister François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat zij in het belang van haar klanten een duurzame mobiliteit wil ontwikkelen en haar terrein wil valoriseren in samenwerking met de

lokale overheden.

Het klopt dat in het meerjareninvesteringsplan (MIP) van de NMBS middelen zijn opgenomen om de parkeercapaciteit in Geraardsbergen uit te breiden. Concreet werd in het door de raad van bestuur van de NMBS op 25 mei 2018 goedgekeurde MIP voor het jaar 2020 2,5 miljoen euro uitgetrokken voor het parkeergebouw te Geraardsbergen.

Om de behoeften aan parkeercapaciteit beter te kunnen inschatten, wenst de NMBS, voorafgaand aan de bouw van een parkeertoren, parkerend betalen in te voeren.

De NMBS zal haar reizigers eveneens sensibiliseren om op een duurzame manier naar het station te komen.

Ik zal de NMBS vragen meer duidelijkheid te verschaffen over de timing van en de locaties voor de invoering van het betalend parkeren in relatie tot de geplande constructie van de parkeertoren in Geraardsbergen. Mijn kabinet pleegt daarover ook overleg met het stadsbestuur.

De NMBS laat me tenslotte weten dat de verhoging en de vernieuwing van de perrons gepland is voor de periode 2024-2027 en zal zorgen voor een integrale toegankelijkheid van de perrons.

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

Als ik het goed begrepen heb worden de perrons pas vernieuwd in 2027?

**11.04 Minister François Bellot:** Tussen 2024 en 2027.

**11.05 Tomas Roggeman (N-VA):** Dat is al twee jaar uitstel ten opzichte van de initiële planning, gelukkig geen vijf jaar. We kijken in elk geval uit naar de realisatie.

Met betrekking tot de aanpak van het parkeergebouw vind ik het wel een merkwaardige keuze dat er, in afwachting van de werken die binnen nu en 1,5 jaar starten volgens de timing die u hebt gemeld, al betalend parkeren zou worden ingevoerd. Het lijkt mij niet onlogisch dat, als men in de nabije toekomst plannen heeft voor de aanpak van de parking, de invoering van betalend parkeren daarmee wordt gesynchroniseerd. Op die manier geeft men de reizigers meer waar voor hun geld.

Wij blijven het dossier verder opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**12 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas" (55001882C)**

**12 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Une troisième voie entre Lokeren et Sint-Niklaas" (55001882C)**

**12.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in het kader van een capaciteitsuitbreiding op de drukke lijn tussen Antwerpen en Gent heeft Infrabel in zijn investeringsplan een project opgenomen tot aanleg van een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas.

Infrabel zou vanaf 2018 een analyse naar de capaciteit en de noodzaak tot uitbreiding maken. Werd die analyse intussen voltooid? Wat is het resultaat daarvan? Is de aanleg van een derde spoor inderdaad het best mogelijke scenario voor capaciteitsuitbreiding of zijn er uit het onderzoek andere mogelijke maatregelen of ingrepen naar voren gekomen? Welke alternatieven liggen in dat verband op tafel?

Infrabel startte ook in 2018 studies over de technische haalbaarheid, de tracékeuze en het vergunningstraject. Zitten die studies en onderzoeken op schema?

Op een aantal plaatsen langsheen de lijn 59 tussen Lokeren en Sint-Niklaas zijn er ongelijkvloerse overwegen aanwezig, die slechts ruimte bieden voor twee sporen. Volgens de werkplanning zou men in de tweede helft van 2018 beginnen met studies over de afschaffing van die overwegen.

Kan de Kamercommissie beschikken over die studies? Kunt u meegeven welke overwegen Infrabel op het moment wil afschaffen? Er zijn voornemens om op termijn alle gelijkgrondse overwegen af te schaffen en te vervangen door alternatieven, maar ik verneem graag welke op korte termijn zouden sneuvelen in het kader van het betreffende project en welke van de overwegen kunnen worden vervangen door een ongelijkgrondse overweg of door een andere ingreep.

Tot slot, de ter beschikking gestelde middelen voor de aanleg van het derde spoor dekken slechts 15 % van de in totaal benodigde uitgaven, zoals ingeschat door de investeringsplannen. Er is dus niet genoeg geld uitgetrokken voor de uitvoering van het project. Hoe zal Infrabel dat compenseren? Worden er daarop nog correcties gemaakt of wat is men daaromtrent van plan?

**12.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, Infrabel laat mij weten dat het bedrijf vooreerst aan de hand van een capaciteitsanalyse zal bepalen in hoeverre een capaciteitsuitbreiding op spoorlijn 59 noodzakelijk is.

Vervolgens zal het onderzoeken in welke mate de aanleg van een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas aan de noden tegemoetkomt. Hiervoor is er momenteel een bestek in opmaak. De studie, die zal worden opgestart in het eerste kwartaal van 2020, zal er ook afgestemd worden met de verkeersmodellen van het Vlaams Gewest.

Op basis van de bevindingen zullen vervolgens studies naar de technische haalbaarheid en het vergunningstraject opgestart worden.

Volgens Infrabel werd een eerste voorstel van tracé voor het derde spoor reeds uitgetekend. In de tweede helft van 2018 werd inderdaad een streefbeeld opgemaakt voor de afschaffing van overwegen in het baanvak Lokeren-Sint-Niklaas. Dat streefbeeld werd ook al voorgelegd aan de stad Sint-Niklaas. Aangezien de gesprekken met de stad nog lopende zijn en er nog geen akkoord is, is het voorbarig om de wijze van afschaffen nu al vast te leggen.

In het SMIP is voor het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas enkel budget uitgetrokken voor de studies en de voorbereidende werken zoals de afschaffing van overwegen en de aanpassing van tractieonderstations. Er zijn nog geen budgetherzieningen gebeurd.

**12.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik verneem dat verscheidene voorgenomen onderzoeken nog dienen plaats te vinden. In dat verband wil ik er toch op aandringen dat Infrabel nauw contact blijft onderhouden met de stad Sint-Niklaas en de andere lokale overheden. Als het de bedoeling is dat een dergelijk derde spoor naast de huidige twee sporen komt te liggen, dan rijst daar immers een bijzonder ernstig ruimtelijke probleem. Het zou namelijk leiden tot aanzienlijke onteigeningen in het centrum van Sint-Niklaas, iets waarmee we met de nodige omzichtigheid moeten omspringen. Ik wil u dan ook aanbevelen om het overleg met de stad Sint-Niklaas zeker ter harte te nemen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**13** **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 204" (55001883C)**

**13** **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 204" (55001883C)**

**13.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de aanpassing van goederenspoorlijn 204 tussen Gent en Zelzate wordt door Vlaanderen beschouwd als een spoorprioriteit en is in die hoedanigheid opgenomen in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van dat project?

In welke nieuwe stopplaatsen worden er langs dat traject voorzien?

Volgens Infrabel konden studies naar de afschaffing van overwegen opgestart worden vanaf 2019, jaar dat inmiddels verstreken is. Zijn die studies intussen voltooid, of wat is daarvan de stand van zaken?

Infrabel voorzag in de tweede helft van 2018 in de opstart van een capaciteitsstudie, een potentiële analyse en een kosten-batenanalyse. Werden ook die studie en analyses voltooid, of zit daar vertraging op?

Vanaf welk jaar kan dat project gerealiseerd worden volgens de huidige werkplanningen?

Zijn er inmiddels al budgetherzieningen geweest?

**13.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, Infrabel laat mij weten dat de haalbaarheidsstudie naar de opwaardering van goederenspoorlijn 204 voor reizigersvervoer dit jaar zal worden opgestart. Die studie, waaraan ook de NMBS zal deelnemen, heeft als doel de benodigde infrastructuurwerken in kaart te brengen en moet uitmaken op welke locatie eventuele nieuwe stopplaatsen wenselijk zijn. Ook de studie naar de afschaffing van overwegen is volgens Infrabel nog bezig, waartoe er gesprekken met verschillende stakeholders lopen.

Volgens Infrabel zou de uitvoering van de werken kunnen starten vanaf 2021. De exacte timing van de werken wordt, enerzijds, bepaald in functie van de resultaten van de haalbaarheidsstudie en zal, anderzijds, worden afgestemd met de werken aan de R4.

Aangezien de scope nog niet helemaal gedefinieerd is, zijn er volgens Infrabel nog geen budgetherzieningen gebeurd.

De NMBS laat mij weten dat zij alvast eigen inzichten ontwikkelt inzake het reizigerspotentieel op spoorlijn 204. Bovendien werkte de NMBS ook actief mee aan de studie van North Sea Port, die het reizigerspotentieel in kaart bracht zonder daarbij de nodige capaciteit voor het goederenvervoer uit het oog te verliezen.

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

Ik noteer dat er een paar jaar vertraging werd opgelopen voor voorafgaande onderzoeken, maar ik ben blij dat er alvast volgend jaar kan worden gestart met de uitvoering van de werken. Dit is immers een bijzonder belangrijk project voor Gent, voor de ontsluiting van de haven en voor het uitbouwen van de modal shift om bijkomend verkeer op de R4 te vermijden. We volgen dit bijzonder belangrijke project verder op.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**14** **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stationsbuffet te Hasselt" (55001908C)
- Gaby Colebunders aan François Bellot (Mobiliteit) over "De concessie aan Starbucks in het station van Hasselt" (55001929C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toewijzing van de exploitatie van het stationsbuffet van Genk en de verdenking van fraude" (55001983C)
- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Genk" (55002054C)

**14** **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le buffet de la gare de Hasselt" (55001908C)
- Gaby Colebunders à François Bellot (Mobilité) sur "L'attribution d'une concession à Starbucks à la gare de Hasselt" (55001929C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'attribution de l'exploitation du buffet de la gare de Genk et la suspicion de fraude" (55001983C)
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Genk" (55002054C)

De **voorzitter**: De vragen nr. 55001908C van mevrouw Vindevoghel en nr. 55001983C van de heer Troosters vervallen.

**14.01** **Gaby Colebunders** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, toen ik deze vraag indiende, was het stationsbuffet nog open. Ondertussen heeft het buffet verplicht de deuren moeten sluiten, op het einde van vorig jaar.

De NMBS koos ervoor om de nieuwe concessie aan Starbucks te geven. Starbucks is een Amerikaanse multinational die niet alleen veel te dure koffie verkoopt maar ook een beruchte kampioen is op het vlak van

belastingontduiking. Deze multinational neemt de plaats in van een lokale handelaar, wiens familie reeds vier generaties het stationsbuffet uitbaatte. Hij had net een nieuw en fris concept uitgedokterd toen hij te horen kreeg dat de concessie niet verlengd werd. Een belangrijke volksontmoetingsplaats van de Hasseltse stationsbuurt waar de gewone man aan een schappelijke prijs zijn koffie kon drinken, ging op deze manier verloren.

Het is een rare tendens. Multinationals krijgen van de regering het ene belastingvoordeel na het andere waardoor er een gat in de begroting ontstaat. Om dat gat te dichten wordt bespaard op openbare diensten, onder andere door delen te privatiseren, u kent het wel. De cirkel is rond wanneer multinationals die geen belastingen betalen openbare bedrijven beginnen in te palmen, mijnheer de minister. Het gevolg voor de reiziger is een eenheidsworst: dure koffie en een lege Schatkist waarvoor de burger mag opdraaien.

In een heel korte periode hebben wij meer dan 1.000 bezwaarschriften tegen deze beslissing opgehaald. Op sociale media regende het boze reacties, mijnheer de minister. De mensen mogen in het vervolg meer geld gaan betalen voor een slappe eenheidsworst.

Hoe kan het dat de NMBS, een bedrijf dat leeft van belastinggeld, concessies geeft aan multinationals die kampioen zijn in belastingontduiking?

Waarom garandeert u niet dat de reizigers aan democratische prijzen kunnen consumeren?

**14.02 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een tijdje geleden stond op de voorpagina van *Het Belang van Limburg* een artikel over grootschalige fraude met de witte kassa in een reeks Limburgse horecazaken. In het kader van het onderzoek naar die fraude werden verschillende huiszoeken uitgevoerd. Ook de naam van de nieuwe uitbater van het stationsbuffet in Genk is in het onderzoek gevallen.

Voorzien de concessieovereenkomsten die de NMBS afsluit standaard in sanctiebepalingen in het geval dat de concessiehouder zich schuldig maakt aan fraude, het niet naleven van fiscale en sociale wetgeving of andere strafbare feiten? Zo ja, welke sanctiemechanismen?

Werden er in het verleden reeds sancties toegepast? Hoe vaak en welke?

Werden er bepaalde voorwaarden gekoppeld door de NMBS aan de huidige concessie, bijvoorbeeld met betrekking tot sanitaire voorzieningen, waar ook reeds veel rond te doen was?

Hoeveel kandidaten hebben zich aangediend voor de huidige concessie? Waarom heeft de NMBS gekozen voor de huidige concessiehouder?

Ten slotte, overlegt de NMBS met het lokale bestuur alvorens de concessie toe te kennen voor de uitbating van zo'n stationsbuffet? Kan een lokaal bestuur bezwaar uiten tegen zo'n toekenning?

De **voorzitter**: U zult gemerkt hebben dat de timer niet meer werkt. Mijnheer de minister, u krijgt dus het woord zonder timer.

**14.03 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, collega's, wat het stationsbuffet van Hasselt betreft, heeft de NMBS, na marktconsultatie, de kandidaat weerhouden die de Belgische licentie heeft van het merk Starbucks om een concessie uit te baten in de ruimte waar het vroegere stationsbuffet gevestigd was. Dit bedrijf is belastingplichtig in België en betaalt bijgevolg alle belastingen die van toepassing zijn, alsook sociale lasten.

Twee kandidaten namen deel aan deze marktconsultatie waarin volgende toewijzingscriteria werden opgenomen: het voorgestelde concept (25 %), de complementariteit en kwalitatieve meerwaarde van het voorgestelde concept in het geheel van de concessie in het station (25 %), de vooropgestelde dienstverlening en kwaliteit (20 %) en de geboden concessievergoeding (30 %).

De NMBS wijst erop dat zij autonoom kan beslissen hoe een concessieruimte in de markt wordt gezet en dit steeds rekening houdend met het belang van de reiziger. De NMBS overlegt niet met het lokaal bestuur alvorens een concessie toe te kennen en is hiertoe niet verbonden. Een lokaal bestuur kan dus ook geen bezwaar uiten tegen een toekenning.

Voor het station van Hasselt werd de concessieruimte niet als concept stationsbuffet in de markt gezet, maar als horecazaak waar er verplichte zitplaatsen aanwezig moesten zijn. De NMBS is zich er immers van bewust dat zowel haar treinreizigers als de reizigers van De Lijn op regelmatige basis in deze ruimte wachten op hun aansluiting.

Gezien de gunning conform de marktconsultatie is gebeurd en de wet op de openbare aanbesteding werd nageleefd, ziet de NMBS geen reden om de toewijzing te herzien.

Wat het stationsbuffet te Genk betreft, laat de NMBS mij weten dat iedere kandidaat-concessionaris steeds een aantal recente attesten en verklaringen moet indienen die omschreven zijn in de marktconsultatie. Het gaat bijvoorbeeld om een uittreksel uit het strafregister waaruit blijkt dat de inschrijver in de voorbije drie maanden niet veroordeeld is voor een misdrijf dat zijn professionele integriteit aantast, zoals fraude, een verklaring dat hij in regel is met zijn fiscale en parafiscale verplichtingen volgens de wettelijke bepalingen, en om een verklaring dat hij zich niet in een toestand van faillissement of een gelijkaardige situatie bevindt.

In de concessieovereenkomst wordt voorzien in standaard sanctiemaatregelen voor het geval de concessiehouder zich schuldig zou maken aan fraude, het niet naleven van de sociale of fiscale wetgeving, of andere strafbare feiten. Eén sanctiemaatregel is de stopzetting van de concessieovereenkomst met onmiddellijke ingang. Een andere vorm van controle voert men uit door mysteryshopping waarbij men onder andere controleert of de aankopen geregistreerd worden op de kassa's en of de mysteryshopper een ontvangstbewijs ontvangt conform de aankoop.

In het verleden werd reeds één keer bovenstaande sanctiemaatregel toegepast. Elf concessies die werden beheerd door één en dezelfde concessionaris werden met onmiddellijke ingang gesloten. In het raam van het lopende juridisch onderzoek kan de NMBS hierover geen verdere details communiceren.

De NMBS laat mij weten dat twee kandidaten zich hebben aangediend voor de huidige concessie in het station van Genk. Na het evalueren van de voorstellen werd de huidige concessionaris weerhouden met het concept 'Bruno Foodcorner'.

Er werden door de NMBS geen voorwaarden gekoppeld aan de huidige concessie inzake de sanitaire voorzieningen van het station.

**14.04 Gaby Colebunders (PVDA-PTB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben eigenlijk boos en teleurgesteld.

Na heel uw opsomming blijkt dat u de beslissing helemaal niet veroordeelt. Eigenlijk had ik mijn repliek op het antwoord dat u zou geven al op voorhand kunnen uitschrijven. U verschuilt zich achter de procedure, die u hebt afgelezen, maar dat doet enkel andere vragen rijzen.

Hoe kan het dat u als minister van een overheidsbedrijf geen minimum aan fatsoen heeft of eist van uw concessiehouders? Hoe kan het dat u niet vraagt wat de prijs voor een koffie zal zijn? Tot eind vorig jaar betaalden deze mensen 1,8 euro voor een tas koffie. Dat zal nu 4 euro worden.

Waarom laat u toe dat notoire belastingontduikers onze stations inpalmen? Er zijn tegenwoordig meer A-labels dan plaatselijke middenstand. U moet voorrang geven aan lokale ondernemers, in plaats van de openbare ruimte steeds meer te laten inkleuren door multinationals. Wij eisen dat u stopt met concessies te verlenen aan multinationals die onze staatskas plunderen.

U bent lid van een partij die zagezegd het klein ondernemerschap steunt. Wij vragen u om dat te bewijzen. Zorg dat de NMBS voorrang geeft aan lokale handelaars die werken met democratische prijzen.

**14.05 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord volstaat voor mij.

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

**15 Samengevoegde vragen van  
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinramp in Buizingen" (55001950C)**

- Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinramp in Buizingen" (55001999C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het proces over de treinramp in Buizingen" (55002013C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het beroep van Infrabel" (55002313C)

**15** Questions jointes de

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55001950C)
- Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55001999C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le procès de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55002013C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'appel interjeté par Infrabel" (55002313C)

**15.01** **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis le 3 décembre 2019, nous connaissons les responsables de la catastrophe ferroviaire de Buizingen. Aucune décision de justice n'a pu effacer la douleur des victimes et de leur famille. Toutefois, les parties civiles sont soulagées de voir la SNCB et Infrabel jugées et sanctionnées comme véritables responsables. Il est maintenant temps que l'État prenne ses responsabilités. C'est l'État qui a fait scinder le rail, et cette scission a contribué à l'accident ferroviaire de Buizingen. C'est en tout cas ce qu'a déclaré le tribunal dans son jugement.

Les sociétés ferroviaires veulent instaurer des services de douze heures dans les installations de signalisation. Cela serait totalement contraire à la recommandation 2.29 de la commission d'enquête parlementaire sur l'accident de Buizingen. Cette proposition est une claque au visage des victimes et de l'opinion publique car une telle mesure pourrait conduire à la survenance de nouveaux accidents.

Le verdict du tribunal remet sérieusement en question la libéralisation et la scission de la SNCB et d'Infrabel. Il dénonce l'absence de coordination entre ces deux sociétés. J'ai lu dans le rapport annuel du SSICF, le garant de la sécurité sur les lignes de chemin de fer, que, depuis l'accident de Buizingen, plus de 600 trains ont passé un signal rouge. Il ne s'agit donc pas d'un phénomène rare. Les trains doivent être équipés d'un système de sécurité automatique si nous voulons voyager en train et en sécurité.

J'en viens à mes questions, monsieur le ministre.

Un conducteur de train peut être condamné par un tribunal pour une faute professionnelle. Le PDG d'une société de chemin de fer peut-il aussi être considéré comme responsable d'une faute professionnelle? Acceptez-vous le verdict du tribunal qui stipule que la scission du rail en deux sociétés ferroviaires distinctes (SNCB et Infrabel) a contribué à la catastrophe ferroviaire de Buizingen? Où en est-on aujourd'hui dans le déploiement du système de sécurité ETCS? Infrabel fait appel du jugement: cautionnez-vous cet appel?

**15.02** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, Infrabel en de NMBS werden door de politierechtbank veroordeeld in het proces over de dodelijke treinramp in Buizingen. De beide spoorbedrijven waren volgens de rechter nalatig inzake de veiligheid. Die procesgang is vanzelfsprekend een belangrijke stap in het verwerkingsproces voor de nabestaanden. Inmiddels heeft de NMBS laten weten zich bij het vonnis neer te leggen. Infrabel daarentegen gaat in beroep.

Mijnheer de minister, ten eerste, in welke financiële reserves hebben de spoorbedrijven voorzien voor schadevergoedingen die zij eventueel moeten betalen aan nabestaanden? Werden daarvoor provisies aangelegd?

Ten tweede, hoeveel van de 109 aanbevelingen van de bijzondere Kamercommissie Buizingen moeten intussen nog worden gefinaliseerd? Welke zijn dat? Verscheidene aanbevelingen vormden eigenlijk permanente aandachtspunten. Het spreekt voor zich dat die nooit volledig ten uitvoer kunnen worden gebracht omdat het doorlopende elementen zijn, maar minstens voor de zaken die tijdsgebonden waren stelt zich de vraag welke nog ten uitvoer moeten worden gebracht. Wat is daar de stand van zaken?

Ten derde, de horizon om het volledige spoornet en alle rollend materieel te voorzien van ETCS werd in het verleden reeds met twee jaar uitgesteld, van 2023 naar 2025. Welk aandeel van het spoornet is vandaag reeds uitgerust met ETCS? Zal de deadline van 2025 worden gehaald? Welke elementen kunnen daarbij nog voor bijkomende vertraging zorgen? Welk aandeel van het rollend materieel is vandaag uitgerust met

ETCS? Zal ook dat tegen 2025 beveiligd worden?

**15.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS heeft beslist om geen beroep aan te tekenen tegen het vonnis in het kader van het treinongeval te Buizingen op 15 februari 2010, ondanks het feit dat het vonnis van 3 december 2019 volgens de NMBS meerdere elementen bevat die zij met klem betwist. De NMBS herbevestigt dat de veiligheid de absolute prioriteit is en blijft in haar dagelijkse werking en dat zij steeds in die zin zal blijven samenwerken met Infrabel.

Infrabel heeft van zijn kant inderdaad beslist om beroep aan te tekenen tegen de beslissing van de rechtbank. De infrastructuurbeheerder kwam immers tot de vaststelling dat de motivering die het vonnis aanhaalt een zware druk legt op zijn vermogen tot uitvoering van zijn opdrachten van openbare dienstverlening en tot uitoefening van zijn activiteit. Infrabel meent dat hier niet verder kan worden uitgeweid over alle juridische argumenten die zullen worden uiteengezet, vermits de zaak in de komende maanden moet worden berecht. De infrastructuurbeheerder is gedekt door een verzekering tegen dergelijke dramatische voorvallen.

Volgens de NMBS was op datum van 17 november 2019 25 % van het totale net uitgerust met het ETCS. Het volledige net zal met ETCS zijn uitgerust tegen 15 december 2025.

Tijdens de hoorzitting in de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen op 23 april 2019 hebben Infrabel, de NMBS en HR Rail een stand van zaken gegeven wat betreft de opvolging van de 109 aanbevelingen van de bijzondere commissie voor Spoorveiligheid. Voor meer informatie daarover verwijs ik u naar het verslag van die hoorzitting. Zoals u weet, heeft de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen tijdens haar vergadering van 11 december 2019 beslist om een nieuwe hoorzitting te houden over de opvolging van de aanbevelingen van de bijzondere commissie voor Spoorveiligheid.

**15.04** **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, une des conditions du tribunal indique de réunir en une seule société la SNCB et Infrabel si on veut garantir la sécurité des usagers. C'est ce que le PTB préconise également.

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

Wij kijken inderdaad uit naar de volgende hoorzitting over de realisatie van de aanbevelingen van de commissie Buizingen.

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

**16** **Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het Crossborder-project" (55001953C)**

**16** **Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet Crossborder" (55001953C)**

**16.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, via uw collega van Justitie ontving ik onlangs enkele cijfers over het aantal buitenlandse verkeersovertreders die sinds de start van het Crossborderproject een boete of een minnelijke schikking kregen toegestuurd. Het Crossborderproject is een samenwerking tussen Justitie, politie en de FOD Mobiliteit, gericht op een vereenvoudigd en geautomatiseerd beheer van de verkeersboetes. De bedoeling van het project was dan ook om de straffeloosheid bij de buitenlandse verkeersovertreders aan te pakken.

Het project lijkt een succes te zijn, want heel wat buitenlandse bestuurders kregen een boete toegestuurd.

Mijnheer de minister, om welk bedrag aan boetes gaat het tot nu toe? Hoeveel daarvan is er effectief geïnd?

Is het project al geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de conclusies daarvan? Indien niet, staat er een evaluatie gepland?

Het project is voorlopig beperkt tot verkeersovertreders uit de buurlanden Nederland, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg, en drie andere landen, namelijk Oostenrijk, Liechtenstein en Monaco. Zijn er plannen om het project uit te breiden naar andere Europese landen? Zo ja, welke landen?

Wie zijn boete niet betaalt, krijgt een minnelijke schikking toegezonden. Wie daaraan geen gevolg geeft, zal een bevel tot betalen ontvangen. Dat bevel tot betalen zou eind 2019 gelanceerd worden. Kunt u dat bevestigen?

**16.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, het project Crossborder wordt door de diensten van de minister van Justitie getrokken, waarbij mijn diensten ondersteunend tussenkomen waar dat noodzakelijk is. Helaas beschik ik niet over de door u opgevraagde informatie. Ik wil u daarom uitnodigen om uw vragen omtrent dat project tot de minister van Justitie te richten.

**16.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Dat zal ik dan wel moeten doen. Bedankt, mijnheer de minister.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 55001954C de M. Arens est transformée en question écrite.

**17** **Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kwetsbaarheid van senioren in het verkeer" (55001976C)**

**17** **Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La fragilité des personnes âgées sur nos routes" (55001976C)**

**17.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, uit onderzoek van Vias blijkt dat het aantal letselongevallen met personen ouder dan 65 jaar de voorbije tien jaar is gestegen met 3 %. Vorig jaar ging het om bijna 5.000 personen, 14 mensen per dag. Ook hun aandeel in het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers neemt toe.

De stijging heeft verschillende oorzaken. Allereerst zijn senioren uiteraard fysiek een stuk kwetsbaarder. Ze lopen gemakkelijker een breuk op en verwondingen genezen minder snel. Bovendien kampen zij vaker met een medisch probleem dat ten grondslag kan liggen aan een ongeval, bijvoorbeeld hartfalen en desoriëntatie. Daarnaast onderscheidt Vias nog een andere belangrijke oorzaak. Steeds meer senioren maken gebruik van een elektrische fiets. Ongeveer 7 % van alle afgelegde kilometers van senioren wordt afgelegd met een elektrische fiets. Dat is evenveel als het percentage kilometers dat zij afleggen met een gewone fiets en de bus samen. Helaas neemt ook het aantal ongevallen met een elektrische fiets toe. Met dat vervoersmiddel kunnen senioren immers langere afstanden rijden tegen een hogere snelheid.

Gaat u, ten eerste, akkoord met de conclusie van Vias dat de verkeersveiligheid van senioren een steeds groter probleem wordt?

Het is een goede zaak dat senioren mobiel zijn en blijven. Dat mag dus zeker niet ontmoedigd worden, doordat hun veiligheid in het verkeer in het gedrang komt. Hebt u, ten tweede, concrete plannen om de verkeersveiligheid van senioren te bevorderen? Indien ja, welke?

**17.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Raskin, de verkeersveiligheid van ouderen is een van de belangrijkste uitdagingen voor de maatschappij van morgen. U zult begrijpen dat ik in de periode van lopende zaken niet goed geplaatst ben om te spreken over concrete plannen. Ik kan u alleen meegeven dat in het ontwerp tot herziening van de wegcode, dat jammer genoeg niet goedgekeurd kon worden, veel aandacht werd besteed aan de actieve weggebruikers. Een bewijs daarvoor zijn de recente wetsvoorstellen met betrekking tot onder andere het vierkant groen, de zijdelingse afstand van 1,5 meter ten aanzien van fietsers en de schoolstraat, thema's die overgenomen werden uit het ontwerp tot herziening van de wegcode.

Ik kan enkel hopen dat de volgende minister van Mobiliteit evenzeer in het ontwerp gelooft.

Tot slot, wil ik erop wijzen dat artsen ook de plicht hebben om hun patiënten in te lichten over bepaalde risico's, inzonderheid in geval van gezondheidsproblemen.

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**18** **Samengevoegde vragen van**

- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Het betalend fietsparkeren onder het Astridplein aan het station Antwerpen" (55001981C)**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "Het beleid van de NMBS inzake de fietsenstallingen" (55002081C)**

**18** **Questions jointes de**

- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking payant pour vélos sous la place Astrid à la gare d'Anvers" (55001981C)**

- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La politique de la SNCB concernant les parkings pour vélos" (55002081C)**

**18.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, volgens mediaberichten zijn de stad Antwerpen en de NMBS in gesprek over het betalend maken van de fietsenstalling onder het Astridplein bij het station van Antwerpen-Centraal. De oefening zou kaderen in een groter plan van Fietsberaad Vlaanderen.

Daarbij verwijst men naar de Nederlandse praktijk, bijvoorbeeld in de stad Utrecht, waar langparkeren met de fiets aan het station betalend is om de rotatie van fietsen te verhogen.

Als wij mensen willen stimuleren om zich maximaal duurzaam te verplaatsen, moeten er voldoende diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen zijn aan de treinstations. Dat vinden wij ook terug in het Nationaal Klimaat- en Energieplan van de regering, dat multimodaliteit in de stationsomgevingen wil stimuleren door de verbetering van de toegang per fiets. In die context lijkt het betalend maken van fietsenstallingen ons verre van evident, mijnheer de minister.

Ten eerste, wat zijn de concrete plannen inzake het wel of niet betalend maken van de fietsenstallingen aan Antwerpen-Centraal?

Ten tweede, wat is de visie van de NMBS op het betalend maken van fietsenstallingen? Vandaag bestaan er bijvoorbeeld in Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort al afgesloten betalende fietsenstallingen. Het gaat echter om een beperkt aantal betalende stallingen, waarbij reizigers er vrijwillig voor kiezen hun fiets daar te plaatsen. De overgrote meerderheid van de fietsenstallingen is gratis. Blijft dat zo?

**18.02** **Minister François Bellot:** Mijnheer Vandenbroucke, de NMBS heeft als doelstelling het aantal fietsparkeerplaatsen aan het station tegen 2025 met 50.000 uit te breiden. Daarnaast wil zij voor het comfort van de fietsers in de grootste fietsenstallingen bij stations een detectie- en toegangscontrolesysteem installeren. Hierdoor kunnen de gebruikers snel vrije plaatsen detecteren en worden zij zonder tijdverlies naar die vrije plaatsen geleid.

Met het systeem kunnen ook weesfietsen sneller gedetecteerd worden en zones met een beperkte parkeertijd afgebakend worden. Door het parkeerbeheer op maat verzekert de NMBS een betere rotatie van de fietsplaatsen die zich het dichtst bij de toegang tot de perrons bevinden.

Met de invoering van het toegangscontrolesysteem wil de NMBS de fietsers een plaatsgarantie en een verhoogde veiligheid aanbieden. Het systeem zal worden uitgevoerd in samenwerking met lokale besturen of andere openbaarvervoermaatschappijen. Hoeveel plaatsen per fietsstalling exact zullen worden afgebakend en met het systeem uitgerust, is afhankelijk van de plaatselijke situatie en wordt steeds beslist in samenspraak met het lokale bestuur.

Het is nog te vroeg om over het precieze aantal plaatsen per parking te communiceren.

Voor het station van Antwerpen-Centraal hebben de NMBS en het stadsbestuur ondertussen een principeovereenkomst bereikt over het beheer van de fietsenstalling, waarbij een deel van de fietsparking betalend zal worden gemaakt. Daarbij wordt ook samengewerkt om de veiligheidsproblemen aan te pakken.

Aangezien de besprekingen nog lopen, is het voorbarig om al details te geven over het aantal plaatsen dat betalend zal worden.

**18.03** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Zolang het de bedoeling is om een beperkt aantal plaatsen van de grote fietsparking betalend te maken in ruil voor de garantie dat er plaats is voor de fiets en de fiets veilig en bewaakt staat, kan ik daarmee leven. Die regeling bestaat al in mijn thuisstad Gent. Ik hoop alleen dat de NMBS zorgt voor voldoende gratis fietsparkeerplaatsen, liefst aan zo veel mogelijk stations.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**19 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het Waalse vervoersplan" (55002032C)**

**19 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport wallon" (55002032C)**

**19.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, voor het nieuwe transportplan van de NMBS heeft de Waalse regering een aantal eisen op tafel gelegd. De vragen van de Waalse minister van Mobiliteit zijn zeer omvangrijk en omvatten onder meer een uitbreiding van het aanbod met ten minste één trein per uur per richting voor elk station en elke halte, een uitbreiding van het aanbod op de grote lijnen, een uitbreiding van het aanbod naar Brussel, een uitbreiding van het aanbod naar het buitenland, een uitbreiding van het aanbod 's ochtends, een uitbreiding van het aanbod 's avonds en een meer leesbaar aanbod. Dat alles moet bovendien worden ondersteund met nog grotere investeringen. Uw Waalse collega vraagt met andere woorden alles, wat behoorlijk gemakkelijk is wanneer de financiering van een andere overheid komt.

Mijnheer de minister, moeten wij dergelijke buitensporige omvangrijke vragen überhaupt als een ernstig voorstel beschouwen?

In hoeverre wenst u als voogdijminister dat de NMBS tegemoetkomt aan deze vragen?

In hoeverre valt dit te verzoenen met de recente uitspraken van de CEO van Infrabel, Luc Lallemand, dat hij geen grotere verspilling van overheidsgeld kent dan de instandhouding van bepaalde spoorverbindingen die amper reizigers tellen?

Welke vragen van de Waalse minister van Mobiliteit zullen worden opgenomen in het nieuwe vervoersplan?

Ziet u mogelijkheden om in de toekomst de Gewesten financieel te responsabiliseren voor bijkomende en vooral niet-kostendekkende dienstverlening in spoorvervoer?

**19.02 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, naar aanleiding van de laatste vergadering van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit heeft de Waalse minister van Mobiliteit mij de eisen van de Waalse regering met betrekking tot het vervoersplan meegedeeld.

Ik heb die aan de NMBS bezorgd met de vraag om ze te laten analyseren. Het is nu wachten op haar feedback. Die geldt trouwens voor alle vragen die door politiek verantwoordelijken worden gesteld, ongeacht hun partij, woonplaats en/of politieke niveau waarop ze actief zijn.

Verder wijs ik erop dat het Waalse Gewest, net zoals de overige Gewesten, een vertegenwoordiger heeft in de raad van bestuur van de NMBS.

Tot slot, de huidige wetgeving maakt het een Gewest niet mogelijk om de operationalisering van een vervoersaanbod per trein te financieren.

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

Gezien mijn partijkleur zal het u niet geheel verbazen als ik u zeg dat ik een grote voorstander ben van inspraak van de Gewesten in het beheer van de NMBS en de planning van de investeringen. Er zijn natuurlijk ook grenzen aan dergelijk buitensporige verzoeken. Als ik kijk naar de prioriteiten van het Vlaamse Gewest over de afgelopen jaren dan stel ik vast dat het steeds ging over afgelijnde investeringspakketten die toch enigszins realistisch waren. Als wij daarentegen kijken naar het eisenpakket van de Waalse regering lijkt mij dit toch wel wat te veel van het goede.

Wij zullen dit dan ook verder opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vraag nr. 55002034C van mevrouw Buyst wordt uitgesteld. Vraag nr. 55002064C van de heer De Spiegeleer wordt ook uitgesteld. La question n° 55002131C de Mme Jadin est transformée en question écrite. La question n° 55002134C de Mme Soors est reportée.

**20 Vraag van Dieter Vanbesien aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een rechtstreekse trein Haacht-Brussel" (55002155C)**

**20 Question de Dieter Vanbesien à François Bellot (Mobilité) sur "Un train direct Haacht-Bruxelles" (55002155C)**

**20.01 Dieter Vanbesien** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, tot 2014 bestond er een rechtstreekse verbinding tussen Haacht en Brussel. Dat was de lijn Leuven-Haacht-Hofstade-Brussel. Die verbinding werd dagelijks en gretig gebruikt door vele reizigers van Wijgmaal, Haacht, Boortmeerbeek, Keerbergen, Tremelo, Zemst, Hofstade, kortom een hele regio in Oost-Brabant. In 2014 werd die verbinding echter afgeschaft, en wij willen ze terug. Getuige daarvan de vele acties en petitie's die de voorbije jaren door verschillende actiecomités en politieke partijen werden georganiseerd.

In juni 2019 presenteerde de NMBS een stand van zaken van het nieuwe vervoerplan. Bij de tien prioritaire dossiers voor Vlaams-Brabant die zouden worden bestudeerd, staat als punt zes het herinvoeren van de rechtstreekse treinverbinding tussen Haacht en Brussel. Al die mensen in Oost-Brabant waren dus heel blij, mijnheer de minister.

Echter, in december beweerde een woordvoerder van de NMBS tijdens een interview bij de regionale televisiezender ROB dat die treinverbinding op korte noch op middellange termijn zal worden hersteld wegens een gebrek aan capaciteit in de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

Hoe zit het nu, mijnheer de minister? Wordt het bestudeerd of houdt men ons gewoon aan het lijntje, want dat zou onaanvaardbaar zijn?

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Is het uitwerken van de nieuwe vervoersplannen al afgerond? Zo ja, wanneer worden de nieuwe vervoersplannen dan bekendgemaakt? Zo neen, waarom communiceert de NMBS dan reeds over de uitkomst van een van de belangrijkste plannen voor Vlaams-Brabant? Staat die studie alleen maar in het lijstje voor windowdressing en om de mensen aan het lijntje te houden?

Hoe staat het precies met de herinvoering van de rechtstreekse lijn Haacht-Brussel? Komt zij er of komt zij er niet?

**20.02 Minister François Bellot**: Mijnheer Vanbesien, de NMBS laat mij weten dat zij de details van het komende vervoerplan zal toelichten in het voorjaar van 2020. De bepalende factor om de rechtstreekse trein tussen Haacht en Brussel in 2014 af te schaffen, was de beperkte capaciteit van het netwerk. De NMBS geeft steeds prioriteit aan het comfort van haar klanten en zet in op het verhogen van de commerciële snelheid, indien technisch mogelijk, door het inleggen van rechtstreekse treinen.

Daarom bestudeerde de NMBS de mogelijkheid om de trein uit Haacht via Hofstade rechtstreeks naar Brussel te laten rijden. Volgens de NMBS bleek dat jammer genoeg technisch niet haalbaar. De NMBS is wel van mening dat haar reizigers tussen Haacht en Brussel over vlotte overstapmogelijkheden beschikken in Leuven en Mechelen, met een aanvaardbare reistijd.

**20.03 Dieter Vanbesien** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik vind het bizar dat u zegt dat de NMBS een update zal geven over de stand van zaken van het nieuwe vervoersplan, terwijl een woordvoerder van hetzelfde bedrijf in december al een deel van het resultaat kwam mededelen. Ofwel heeft men dus te vroeg gecommuniceerd, ofwel wordt de studie te weinig au sérieux genomen. Dat is wel belangrijk, want mensen die elke dag de trein nemen, voelen zich betrokken bij het aanbod en de initiatieven van de NMBS. Dat is

ook logisch, want die hebben een rechtstreekse impact op hun dagelijkse leven.

Ik kan alleen maar hopen dat de NMBS die betrokkenheid van de reizigers heel au sérieux neemt. De verbinding heeft vroeger bestaan. Dat betekent dat het mogelijk is om die opnieuw in te voeren. Het gaat over het maken van keuzes. Ik hoop dus dat men heel au sérieux omgaat met de wensen van die reizigers en hen niet in de steek zal laten.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**[21] Question de André Flahaut à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings RER inutilisés en Brabant wallon" (55001990C)**

**[21] Vraag van André Flahaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-gebruikte GEN-parkings in Waals-Brabant" (55001990C)**

**[21.01] André Flahaut (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, si le RER peine à avancer dans le Brabant wallon, des réalisations y ont eu lieu puisque des parkings y ont été construits. Cependant, la grande majorité de ces parkings est malheureusement sous-occupée.

Je sais que ce sont des institutions ou des entreprises privées qui gèrent ces parkings, mais n'y a-t-il pas lieu de prendre une initiative, en concertation avec les autorités locales, pour permettre une révision des prix pratiqués et des conventionnements pour l'utilisation optimisée de l'ensemble de ces places? En effet, force est de constater qu'il y a un problème de parkings à l'intérieur des différentes localités, que ce soit à Rixensart, Genval, La Hulpe, Nivelles, etc.

En résumé, ne croyez-vous pas qu'une initiative devrait être prise, avec les autorités locales et les gestionnaires de parkings, en vue d'une meilleure utilisation au profit du plus grand nombre?

**[21.02] François Bellot,** ministre: Monsieur le président, cher collègue, la stratégie "parking" de la SNCB est d'application depuis bientôt dix ans et a démontré son efficacité, son objectif premier étant de garantir un emplacement pour les clients voyageurs de la SNCB. C'est aussi le cas pour les parkings que vous citez où les clients de la SNCB trouvent à nouveau une place pour se garer. La SNCB conteste d'ailleurs l'information suivant laquelle ses parkings seraient délaissés.

La gratuité des parkings de gare a effectivement démontré ses limites et n'engendre quasiment pas de nouveaux clients pour la SNCB. Cependant, elle cause de nombreuses nuisances telles qu'un manque de places disponibles, une utilisation des emplacements par des non-voyageurs par train (riverains des gares et autres) et une utilisation excessive de la voiture, au détriment des transports publics et des modes de déplacement doux.

En ce qui concerne les tarifs, l'abonné bénéficiera d'un tarif préférentiel pour avoir la garantie d'une place à quelques mètres des quais. Ces frais peuvent être pris en charge par l'employeur et sont déductibles fiscalement. Les recettes de l'activité "parkings voitures" permettent de financer les coûts d'exploitation des parkings vélos et des services Point vélo.

Lorsque la SNCB met en service un parking payant, cela se fait en concertation avec les autorités locales afin de mettre en place un plan de mobilité local. Il est, par ailleurs, suggéré de créer une zone bleue avec des cartes de riverain autour du parking de la gare afin d'éviter que les navetteurs envahissent les voiries proches de cette dernière.

En outre, la SNCB propose de mutualiser les infrastructures lors de périodes où le parking est moins utilisé par les clients de la SNCB, à savoir en soirée et les week-ends pour les mettre à disposition, en concertation avec les communes. Cela permet notamment de proposer une offre de parking lors des différentes festivités locales.

Enfin, la SNCB entend poursuivre la mise en place de sa stratégie "parking" en vue d'améliorer la qualité d'accueil de ses clients, tout en assumant son rôle sociétal en favorisant une intermodalité raisonnée. J'ajouterai que chaque parking a sa situation spécifique car les gares ne sont pas toutes situées en centre ville, et que les réalités d'un endroit ne sont pas les réalités de l'autre. Néanmoins, il existe un certain nombre de similitudes entre les différents parkings. C'est ainsi que la SNCB mène sa réflexion.

Je voudrais aussi dire qu'en gare d'Arlon, par exemple, on a rendu le parking gratuit. Immédiatement, les riverains du parking, non-utilisateurs du train, sont venus se garer là, sachant que tous les parkings de la SNCB sont surveillés par caméra. En conséquence, des navetteurs se sont trouvés sans emplacement disponible, ce qui a obligé à corriger quelque peu les choses. Le parking est gratuit, certes, mais il est réservé aux usagers du train. Pour les autres endroits, cela se passe en fonction des dispositions locales et des négociations avec les différentes communes.

**21.03 André Flahaut (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Il est vrai que la SNCB rédige la réponse. Elle le fait peut-être parfois de façon mécanique. Ma suggestion était de reprendre des négociations avec les différentes autorités locales pour arriver à des solutions concrètes. Les problèmes que vous soulevez (envahissement à cause de la gratuité, etc.) doivent pouvoir se régler par des conventions.

Je n'ai pas voulu embarrasser les travaux de cette commission avec une question qui aurait amené l'énumération d'un certain nombre de chiffres. Je poserai donc une question écrite pour connaître les taux d'occupation de tous les parkings de la SNCB le long des lignes RER. En effet, force est de constater qu'on dit parfois que le parking est complet alors qu'en allant sur place, on constate qu'il ne l'est pas et que des places sont encore disponibles qui pourraient résoudre le problème des voitures ventouses encombrant les environs. Après cette question complémentaire, je reviendrai vers vous.

De la même façon, j'aurais pu étoffer ma question parce qu'à côté des parkings, il y a aussi le problème des sanitaires dans les gares. Dans certaines et pour je ne sais quelles raisons, on ferme les sanitaires, empêchant les voyageurs d'y accéder. Ce n'est pas cela un service public, et je le regrette.

Le **président**: Monsieur le ministre, souhaitez-vous compléter votre réponse?

**21.04 François Bellot, ministre:** Oui. La difficulté que nous avons dans les parkings, c'est que le nombre de places de parking est fonction du nombre d'abonnements vendus et de personnes qui disent venir en voiture. Cela ne tient pas compte, par exemple, de jours de télétravail. Il y a un souci à ce niveau. Il faudrait sans doute développer une application digitale qui permette aux personnes de dire: "Demain, je ne viens pas."

En ce qui concerne les toilettes, je dois bien dire que quand je vais dans les pays étrangers, je suis parfois peu fier d'être belge. Quand je vais dans des gares de pays limitrophes, je me mets à la place de nos voisins. Les citoyens des pays voisins qui viennent chez nous ne trouvent pas dans nos restaurants, dans nos restoroutes ou dans nos gares ce qu'on trouve chez eux. Il y a un problème social qui dépasse largement le cadre de la SNCB.

Des questions ont été posées tout à l'heure concernant certaines gares où tout a été détruit en l'espace d'un an: les ascenseurs, les abris pour les voyageurs sur les quais, les toilettes. Alors que ces équipements avaient été rénovés, tout a été détruit en un an. Cela dépasse le cadre de la SNCB. C'est malheureux.

**21.05 André Flahaut (PS):** Monsieur le ministre, je salue votre proposition de rechercher des solutions pour notamment rencontrer ces préoccupations de télétravail et donc de non-occupation de certaines places qui sont réservées. Des solutions sont sans doute possibles.

En ce qui concerne les infrastructures, les bâtiments et leur destruction, que fait-on dans d'autres pays? On peut peut-être s'en inspirer aussi. Il est vrai que c'est préoccupant. Il est désolant de voir ce genre de choses. C'est malheureusement, comme vous le dites, quelque chose qui dépasse la SNCB. Cela concerne l'ensemble de nos bâtiments publics, de nos autoroutes, etc. C'est une question d'éducation à laquelle nous devons peut-être nous atteler aussi.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**22 Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "L'éventuel retour du Thalys wallon" (55002146C)**

**22 Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De eventuele terugkeer van de Waalse**

## Thalys" (55002146C)

**22.01** **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, comme vous le savez, cela fait cinq ans que je dénonce la suppression du Thalys wallon sur décision de votre gouvernement et que je vous interroge, inlassablement, ici en commission, pour obtenir son retour.

Jusqu'à ce jour, malheureusement, force est de reconnaître que je n'ai pas été vraiment entendu. Mais les choses semblent évoluer. En effet, le nouveau gouvernement wallon, auquel participe votre parti le MR, plaide en effet vigoureusement pour le retour du Thalys en Wallonie.

À cet égard, je souhaitais partager avec vous les récentes déclarations du ministre de la Mobilité, Philippe Henry, qui a confirmé que "la liaison entre la Wallonie et Paris revêtait une importance stratégique pour le territoire wallon". Il ajoutait au passage qu'il ne manquerait pas de sensibiliser la SNCB, l'opérateur qui exploite les Thalys, et vous-même, qui êtes compétent pour rétablir cette liaison.

Devant une telle prise de position encourageante pour les partisans d'un retour du Thalys en Wallonie, dont je fais partie, il me semblait important de saisir la balle au bond et de vous interroger à nouveau sur ce dossier. Dès lors, voici mes questions, monsieur le ministre.

Soutenez-vous l'appel du gouvernement wallon qui plaide pour un retour du Thalys sur son territoire? Lors de la réunion du Comité exécutif des ministres de la Mobilité qui s'est tenue 17 décembre 2019, le retour du Thalys wallon a-t-il été évoqué? Si oui, pourriez-vous me faire part de la décision prise à ce sujet et de la suite que vous comptez accorder à ce dossier? Enfin, au vu du succès mitigé de la ligne classique mise en place en décembre 2018 entre Mons et Paris, comptez-vous enfin mettre toute votre énergie à convaincre la SNCB et la société Thalys de rétablir le Thalys wallon?

**22.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, le gouvernement a toujours plaidé pour qu'un maximum de personnes bénéficient de l'offre de transport. Le Thalys wallon a été stoppé pour des raisons techniques au départ. Seul un nombre limité de personnes en bénéficiaient et de plus, il était largement déficitaire. Aujourd'hui, le plan de transport de la SNCB répond davantage à la demande des Wallons que par le passé, notamment à Charleroi et à Liège, où on a ouvert de nouveaux points d'arrêt. On a ajouté, en Wallonie comme en Flandre, plus de 5 % de trains en décembre 2017.

La société Thalys est une société privée et l'État ne peut subsidier en tant que telle, sans appel d'offre, une telle offre de trains. Si le Thalys wallon devait être mis en œuvre avec des subsides de l'État – Thalys parle d'un déficit de sept millions d'euros par an –, ce serait au détriment de l'offre ferroviaire en Wallonie, puisqu'un équilibre préétabli des trains entre la Wallonie et la Flandre est respecté.

Cela signifie que vous opposez quelques navetteurs en faveur de ce Thalys à un nombre plus important de voyageurs partout en Wallonie utilisant le réseau intérieur. Il faut aussi savoir que le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires estime que cette offre n'est pas nécessaire et n'est pas favorable à la réouverture du Thalys wallon dans les conditions que je viens de décrire.

Lors du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM), le dossier a en effet été évoqué et j'ai donné la même réponse. Si le gouvernement wallon souhaite faire ce choix, qu'il me dise alors quelle offre il faut supprimer en Wallonie pour compenser ou comment il compte financer ce train.

En ce qui concerne l'offre de remplacement, comme vous le dites, il est aujourd'hui trop tôt pour tirer des conclusions. Cette offre est aujourd'hui perturbée par des travaux sur les lignes et ne bénéficie donc pas encore des conditions optimales de mise en œuvre permettant aux voyageurs de s'approprier pleinement cette nouvelle offre. J'ai communiqué ces éléments d'information au gouvernement wallon.

**22.03** **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, sans surprise, votre réponse ne me satisfait évidemment pas beaucoup.

J'ai du mal à croire que cette volonté exprimée par le gouvernement wallon soit dénuée de bon sens, d'autant qu'elle est soutenue par votre parti.

Par ailleurs, je suis interpellé quand vous dites que Thalys est une société privée. En effet, si vous faites une simple recherche sur Google, vous constatez que Thalys est un consortium entre la SNCB et la SNCF, à

raison de 40 % pour la SNCB et 60 % pour la SNCF. Et, comme vous le savez, dans un monde libéralisé, ce sont toujours les actionnaires qui décident de la stratégie d'une société. En l'occurrence, les actionnaires sont la SNCB et la SNCF. Or il me semble que vous avez quand même un pouvoir sur la SNCB. Donc dire que vous n'avez aucun pouvoir sur la société Thalys, cela m'étonne fort.

**22.04 François Bellot**, ministre: Monsieur Thiébaud, il y a effectivement le pouvoir en tant qu'actionnaire. Toutefois, je rappelle que Thalys est une société de droit privé avec deux actionnaires, certes publics, mais, si on décide de dépenses, même si cela vient d'un actionnaire, la société Thalys va exiger...

**22.05 Éric Thiébaud** (PS): Par conséquent, quand deux sociétés publiques fusionnent, elles deviennent une société privée.

**22.06 François Bellot**, ministre: Non, Thalys est une société de droit privé.

**22.07 Éric Thiébaud** (PS): Avec des actionnaires publics!

**22.08 François Bellot**, ministre: Je peux vous citer plein de sociétés de droit privé avec des actionnaires publics. En Wallonie, il y en a à foison. En Flandre aussi.

**22.09 Éric Thiébaud** (PS): Et, comme on le sait, le politique n'a plus rien à dire à ces sociétés.

**22.10 François Bellot**, ministre: Je n'ai pas la tutelle sur Thalys.

**22.11 Éric Thiébaud** (PS): Vous avez bien la tutelle sur la SNCB?

**22.12 François Bellot**, ministre: Les statuts ne prévoient aucune injonction à donner à Mme Dutordoir quand elle représente la société chez Thalys.

**22.13 Éric Thiébaud** (PS): Vous pouvez prendre une position politique?

**22.14 François Bellot**, ministre: C'est ce que j'ai fait. Le rétablissement de la ligne Thalys en Wallonie entraîne une facture de sept millions d'euros. Il faut savoir que d'autres dossiers doivent être traités, il n'y a pas que le Thalys wallon à l'ordre du jour. Cette facture de sept millions d'euros devra être payée et ce n'est pas Thalys qui va s'en charger. Thalys est une société qui vend un service. En cas de déficit, il faut payer. Mais qui va payer?

Le **président**: Je propose que M. le ministre termine de donner sa réponse complémentaire et que M. Thiébaud achève ensuite sa réplique.

**22.15 François Bellot**, ministre: J'ai terminé.

Le **président**: Monsieur Thiébaud, quelle est votre conclusion?

**22.16 Éric Thiébaud** (PS): J'ai du mal à comprendre: vous dites d'abord que le Thalys a été supprimé pour des raisons techniques, et ensuite qu'il est impossible de le rétablir pour des raisons économiques. Je pense que le problème provenait en partie du fait que le Thalys wallon partait de Liège. Or, il est inutile d'avoir une liaison Paris-Liège qui passe par Mons, Charleroi et Namur, alors qu'il est beaucoup plus rapide de passer par Bruxelles.

À mon sens, le Thalys devrait relier Namur et Paris en passant par Charleroi et Mons. Aussi, l'offre qui place Mons à 1 h 15 de Paris est absolument imbattable face à toute autre proposition pour ce qui concerne l'attractivité proposée aux voyageurs.

Enfin, vous parlez toujours de rentabilité, mais on sait pertinemment que les transports publics ne sont pas particulièrement rentables.

Le **président**: Si vous le voulez bien, nous en resterons là.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

Vraag nr. 55002167C van mevrouw Buyst wordt uitgesteld.

**23** **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging van het spoorwegpersoneel" (55002176C)**

**23** **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le préavis de grève des cheminots" (55002176C)**

**23.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de staking is ondertussen al een maand voorbij, maar misschien hebt u nieuwe elementen, om te antwoorden op mijn vraag, die in essentie op het volgende neerkomt.

Wij weten allemaal waarom er is gestaakt en wat de discussiepunten in het sociaal overleg waren, namelijk een loonsverhoging van 1,1 %, het behoud van de 36-urenweek en het beleid inzake statutaire en contractuele aanwervingen.

Mijnheer de minister, hebt u nog nieuws voor ons over het verdere verloop van de sociale dialoog bij de NMBS?

De vragen die ik in mijn oorspronkelijke vraag heb gesteld, zijn immers niet meer actueel.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, hebt u nieuws voor de heer Vandenbroucke?

**23.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, HR Rail laat mij weten dat de dialoog met de representatieve syndicale organisaties nooit werd verbroken. De voorbije maanden en weken zijn er regelmatig ontmoetingen geweest.

Ik hoop dat ze een oplossing zullen vinden.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**24** **Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen in het kader van het Spartacus-sneltramproject" (55002207C)**

**24** **Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de passages à niveau dans le cadre du projet de tram rapide Spartacus" (55002207C)**

**24.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de Vlaamse regering heeft onlangs beslist om middelen vrij te maken voor het aanpassen van een reeks overwegen in Bilzen en Diepenbeek. Die aanpassing is nodig opdat de Spartacussneltram Maastricht-Hasselt er in de toekomst zou kunnen passeren. Hiervoor werd een budget van 18,6 miljoen euro verschoven van het spoordossier Zwankendamme naar dit project.

Mijnheer de minister, ik heb hierover twee vragen.

De werken aan de negen betrokken overwegen zouden snel van start moeten gaan omdat de bouwvergunning voor een aantal overwegen eind januari 2020 zou vervallen. Hebt u al een zicht op de precieze timing van Infrabel voor deze werken? Wat is de voorziene duur van de werken?

Ten tweede, door de verschuiving van middelen is er een budget van 18,6 miljoen vrijgekomen. Zal dat budget volstaan? Wat is de meest actuele raming van de kostprijs van de werken?

**24.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, Infrabel verduidelijkt dat er in het kader van het project Spartacus in totaal 14 overwegen zullen worden afgeschaft, 7 in Diepenbeek en 7 in Bilzen. Van deze 14 overwegen zijn er 9 gelegen op het gemeenschappelijk tracé trein-tram, waarvan 5 in Diepenbeek en 4 in Bilzen. Voor de overwegen in Diepenbeek is de aanbestedingsprocedure afgerond. De werken zullen er starten in januari 2020, dit omdat de bouwvergunning voor 5 van de 7 overwegen eind januari vervalt. De werken in Diepenbeek zullen in totaal 2,5 jaar duren. Voor de overwegen in Bilzen is het dossier voor de

omgevingsaanvraag in opmaak. De start van deze werken is voorzien na het bouwverlof van 2021. De werken in Bilzen zullen in totaal drie jaar duren.

De heroriëntering van het budget van de SPV Zwankendamme naar het project Spartacus werd goedgekeurd door de federale ministerraad op 20 december 2019. Dit budget zal aangewend worden voor de afschaffing van de overwegen op het gemeenschappelijk tracé trein-tram, dit zowel in Diepenbeek als in Bilzen.

Volgens Infrabel zou het overgehevelde budget op basis van de huidige prijzen en ramingen moeten volstaan.

Mijnheer Raskin, ik denk dat ik in Limburg een standbeeld zal krijgen!

**24.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, als er geen standbeeld voor u wordt gezet, dan zal ik dat zelf doen!

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

**25 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde" (55002259C)**

**25 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 57 Alost-Termonde" (55002259C)**

**25.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik hoop dat wij in de nabije toekomst ook in de Denderstreek voor u een standbeeld mogen optrekken. *(Hilariteit)*

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de opwaardering van spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde wordt door Vlaanderen beschouwd als een spoorprioriteit en is dan ook opgenomen in de meerjareninvesteringsplannen van Infrabel. Het strategisch meerjareninvesteringsplan en de financiering van het Vlaams Gewest voorzien in een budget van 1 miljoen euro voor de opmaak van een GRUP, een plan-MER, een project-MER en een omgevingsvergunning vanaf 2018.

Mijnheer de minister, wat is daarvan de stand van zaken? In welk stadium bevindt dat project zich? Volgens Infrabel konden studies naar de technische haalbaarheid opgestart worden vanaf 2019. Werden die studies inderdaad opgestart? Zijn ze inmiddels al voltooid, of is er vertraging opgelopen?

De investeringskosten werden geraamd op bijna 60 miljoen euro voor deze lijn, in combinatie met een mogelijke heropening van de lijn tussen Puurs en Dendermonde. Voor de uitvoering daarvan was een maatschappelijke kosten-batenanalyse gepland. Wat is daarvan de stand van zaken? Welke perrons zouden er geopend of vernieuwd worden in het kader van dat project? Wordt er een halte voorzien in Gijzegem? Welke andere bijkomende haltes staan er gepland?

Langs het traject liggen er ook 16 overwegen. Hoe zal Infrabel daarmee omgaan?

Vanaf welk jaar, volgens de huidige planning, wordt dat project gerealiseerd?

**25.02 Minister François Bellot:** Beste collega, Infrabel laat mij weten dat in een eerste fase het nut en de noodzaak van de opwaardering van spoorlijn 57 tussen Aalst en Dendermonde onderzocht zal worden. Het bestek voor de haalbaarheidsstudie en de maatschappelijke kosten-batenanalyse is daartoe in opmaak. Er is ook een opdracht gegund om een luchtfotogrammetrie per drone uit te voeren.

In functie van de resultaten van die studies zullen vervolgens de verdere studies naar de technische haalbaarheid, de tracékeuze en een vergunningstraject opgestart worden. Ook de planning van eventueel bijkomende haltes en de verhoging van perrons zouden voorwerp kunnen uitmaken van die studies.

Bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn of de heropening van een spoorlijn heeft Infrabel geenszins de intentie om nieuwe overwegen te creëren. In overleg met de diverse partners zal in dat geval naar een gepaste oplossing moeten worden gezocht.

In het strategische meerjareninvesteringsplan is momenteel enkel budget opgenomen voor studies. Er zijn nog geen budgetherzieningen geweest.

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

Ik heb begrepen dat de meeste voorbereidende onderzoeken nog moeten plaatsvinden. Er zit dus al wat uitstel op het project. Ik hoop dan ook dat de voorbereidingen op zeer korte termijn tot uitvoering kunnen worden gebracht. Dit is immers een project dat al een heel lange voorgeschiedenis kent, er is ondertussen al zowat tien jaar sprake van. Als ik dan verneem dat men nog altijd werk moet maken van de opportuniteitsonderzoeken dan maak ik mij toch wel wat zorgen over de uitvoeringstermijn. Ik kijk alvast uit naar een correcte uitvoering van de onderzoeken.

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

**26 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Platformliften" (55002260C)**

**26 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ascenseurs plates-formes" (55002260C)**

**26.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, tussen 2017 en 2019 werd een proefproject uitgerold in de stations van Aarlen en Libramont voor de verbetering van de toegankelijkheid van de stations voor rolstoelgebruikers door middel van platformliften. Afhankelijk van de evaluatie van dit proefproject voorzag Infrabel in haar investeringsplan in de mogelijkheid om dit project op grotere schaal uit te rollen. Hiervoor werd een budget van 1,8 miljoen euro uitgetrokken.

Mijnheer de minister, hoe werd dat proefproject geëvalueerd? Zijn deze platformliften inderdaad de meest geschikte instrumenten om de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers te verbeteren, of zijn andere instrumenten beter geschikt? Mocht dit inderdaad het meest geschikte instrument zijn, welke stations worden in de toekomst dan met dergelijke platformliften uitgerust? Hoe werd die keuze gemaakt?

**26.02 Minister François Bellot:** Mijnheer Roggeman, de NMBS besliste om, in het kader van haar beleid om de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren, een systeem van platformliften uit te testen op lijn 162 in het station van Libramont en Aarlen. Het gaat om hetzelfde systeem als in de metro in Londen.

Tussen september 2018 en februari 2019 vond een evaluatie van dit materieel plaats. Ermee rekening houdend dat voor het gebruik van de bestaande platformliften NMBS-personeel vereist is, vormt dit systeem geen aanvaardbare operationele oplossing op middellange en lange termijn voor de toegankelijkheid van de perrons. Daarom werd beslist om er niet mee door te gaan en dit type installatie niet uit te rollen in de andere stations van de NMBS.

Het verder opvolgen van dit project is een opdracht voor de nieuwe toegankelijkheidscoördinator van de NMBS.

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

Het is jammer dat dit systeem niet de verwachte resultaten heeft gebracht, maar als het niet geschikt is zou het weggegooid geld zijn om erin te investeren. Ik hoop dat het budget dat was vastgelegd, bijna twee miljoen euro, kan worden gebruikt voor onderzoek naar alternatieve instrumenten om de toegankelijkheid van rolstoelgebruikers te verbeteren.

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

**27 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde" (55002261C)**

**27 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 52 Puurs-Termonde" (55002261C)**

De **voorzitter**: Als ik het goed voorheb, rijdt op die lijn ook een stoomtrein, mijnheer Roggeman.

**27.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Inderdaad, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Deze vraag gaat echter niet over een stoomtrein.

**27.02** **Tomas Roggeman** (N-VA): Deze vraag gaat niet over de stoomtrein, mijnheer de voorzitter, maar wel over hetzelfde traject. U bent zeer goed geïnformeerd.

De spoorlijn 52, tussen Puurs en Dendermonde, is een oude spoorlijn, die niet geëlektrificeerd is. De lijn was in het verleden het voorwerp van onderzoeken naar een mogelijke heropening of de verbetering van de mobiliteit en duurzaam treinvervoer in de dichtbevolkte Vlaamse Ruit. Volgens het Vlaams departement Mobiliteit en Openbare Werken zouden voor de heropening van de lijn aanzienlijke onteigeningen noodzakelijk zijn. Dat zou een van de hinderpalen voor de uitrol zijn.

Mijnheer de minister, wie zou voor de uitvoering van een dergelijk project verantwoordelijk zijn? De Vlaamse regering of de federale? Welke overheid moet daarvoor in het gepaste budget voorzien?

In welke stadium bevindt het project zich? Infrabel had in de meerjarenbeleidsplanning studies gepland over onder meer de tracékeuze en de technische haalbaarheid in het nu afgelopen jaar 2019. Werden die studies opgestart en voltooid? Wat is de stand van zaken?

Zijn er ook al onderzoeken gebeurd naar de heropening van eventuele haltes of dienen die nog te gebeuren?

Hoe zou Infrabel omgaan met de overwegen op het traject?

Vanaf welk jaar zou een dergelijk project in uitvoering gebracht kunnen worden?

**27.03** Minister **François Bellot**: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat er in geval van een effectieve realisatie van de spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde onteigeningen nodig zullen zijn die via de federale aankoopcommissarissen gebeuren. In het strategische meerjareninvesteringsplan is er alleen in een budget voorzien om de studies uit te voeren. Voor de realisatie en de daarmee gepaard gaande onteigeningen is dat nog niet het geval.

Als eerste stap zullen het nut en de noodzaak van de opwaardering van de lijn 52 tussen Puurs en Dendermonde onderzocht worden. Het bestek voor de haalbaarheidsstudie en de MKBA voor diverse prioritaire spoorprojecten, zoals de spoorlijnen 52, 57 en 58, is daarvoor in opmaak.

Op basis van de resultaten van de studie zullen de verdere studies naar de tracékeuzes en het vergunningstraject worden opgestart, inclusief de aanleg van eventuele haltes en de afschaffing van overwegen.

Aangezien in het SMIP momenteel enkel budget voor studies is ingeschreven, zijn er nog geen budgetherzieningen geweest.

**27.04** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp dat het dossier nog in het beginstadium zit.

Ik kijk uit naar de uitvoering van de studies.

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

**28** **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het taalkader bij de NMBS"**  
(55002262C)

**28** **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le cadre linguistique à la SNCB"**  
(55002262C)

**28.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS, Infrabel en HR Rail zijn onderworpen

aan de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Het meest recente KB tot vaststelling van de taalkaders van de NMBS, daterend uit 1993, werd in 1999 vernietigd door een arrest van de Raad van State, bijna 21 jaar geleden. Sindsdien hebben NMBS, Infrabel en HR Rail geen taalkaders meer.

Ten eerste, welke norm wordt bij afwezigheid van een taalkader gehanteerd bij aanwervingen, ter garantie van het taalevenwicht? Welke procedure wordt gehanteerd en wat is daarvoor de rechtsgrond?

Ten tweede, wat is de rechtsgeldigheid van aanwervingen bij ontstentenis van een taalkader? Kan de geldigheid van de aanwervingen betwist worden?

Ten derde, graag kreeg ik een overzicht van het aantal medewerkers van de NMBS, Infrabel en HR Rail, per taalrol en per hiërarchische rang.

Ten vierde, werden er de voorbije jaren initiatieven genomen om de rechtsongeldigheid weg te werken?

Ten vijfde, welke dochterbedrijven of joint ventures van NMBS en Infrabel zijn onderworpen aan de taalwetgeving?

**28.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat, hoewel de Belgische Spoorwegen niet over geldige taalkaders beschikken, er toch wordt gewaakt over de taalverhoudingen. De geldigheid van de aanwervingen wordt daarom niet betwist door HR Rail. Een overzicht van het aantal medewerkers van NMBS, Infrabel en HR Rail per bedrijf, per taalrol en per hiërarchische rang kan schriftelijk worden bezorgd.

De NMBS laat mij weten dat er geen taalkader meer bestaat sedert 1999 ten gevolge van de vernietiging van het KB van 1 december 1993 tot vaststelling van de taalkaders van het hoofdbestuur van de NMBS bij arrest van de Raad van state van 15 maart 1999. Om de vaststelling van taalkaders bij de Belgische Spoorwegen mogelijk te maken, werkt de NMBS aan een vereenvoudigde procedure. Die is gebaseerd op een advies van 22 juni 2004 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht tot invoering van een minimaal taalreglement voor sommige economische overheidsbedrijven, dat beter aangepast is aan de voor die bedrijven kenmerkende exploitatievoorwaarden. Alle dochterbedrijven zijn eveneens onderworpen aan de taalwetgeving.

**28.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind het toch wel straf dat er 21 jaar na het vonnis van de Raad van State nog steeds geen zicht is op een oplossing voor het probleem. Hoewel NMBS en Infrabel inderdaad mogelijk een functioneel systeem gevonden hebben op basis van het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, blijft het natuurlijk wel een feit dat dit systeem geen rechtsgrond heeft en dat NMBS en Infrabel onderworpen zijn en blijven aan de taalwetgeving. Het zal dan ook aan de volgende regering zijn om die situatie recht te trekken en ervoor te zorgen dat de taalwet na 21 jaar eindelijk opnieuw uitgevoerd wordt.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002269C van de heer Wollants wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**29** **Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55002272C)**

**29** **Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55002272C)**

**29.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de commissievergadering van 1 oktober meldde u mij dat de renovatie van het station van Hasselt op schema lag. De eerste fase van de werkzaamheden was afgerond en de tweede fase zou eind 2019 van start gaan. Die fase zal onder meer de vernieuwing van de tunnel onder de sporen omvatten.

De NMBS lijkt haar belofte echter niet te kunnen houden. Op het begin van de tweede fase zou het wachten zijn tot februari of maart.

Ik heb dus de volgende vragen.

Klopt die informatie? Zal de tweede fase met vertraging van start gaan? Indien ja, wat is hiervoor de reden?

Zal die mogelijke vertraging gevolgen hebben voor het verloop van de werken? Zal ook de geplande einddatum verschuiven? Welke werken zullen er tijdens deze tweede fase precies worden uitgevoerd?

Tot slot, de werkzaamheden aan de achterzijde van het station zouden intussen afgerond zijn, maar toch lijkt nog niet alles in orde. Zo was op het moment van het indienen van deze vraag de geplande lift nog niet geïnstalleerd. Wanneer mogen de reizigers deze lift verwachten? Ook voor de fietsers is er nog niet in een oplossing voorzien om het station gemakkelijk aan de achterzijde te verlaten. Zal er nog een fietsgootje worden bijgebouwd aan de trap? Indien ja, tegen wanneer?

**29.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, de NMBS laat mij weten dat de gunningsbrief van het bestek voor de resterende werken aan de perrons van het station van Hasselt op 20 december 2019 werd ondertekend door de raad van bestuur.

De werken zullen eind februari worden aangevat. De werken zullen van 2020 tot eind 2024 duren. Dit is de periode waarin de vier eilandperrons en perron 1 zullen worden verhoogd en gerenoveerd, samen met de plaatsing van liften en nieuwe roltrappen aan elk perron.

Tijdens deze werken zal de treindienst steeds gewaarborgd blijven zodat de reiziger hiervan zo weinig mogelijk hinder zou ondervinden. Er wordt telkens een perroneiland per keer aangepakt zodat de andere perroneilanden in dienst kunnen blijven. Telkens wanneer een perroneiland is vernieuwd, worden ook de naastliggende sporen volledig vernieuwd door Infrabel. Pas dan worden de werken verplaatst naar een volgend perroneiland.

Elk perroneiland en perron 1 zal worden verhoogd met ongeveer 50 centimeter zodat de toegang naar de treinwagons veel comfortabeler zal zijn. De bestaande roltrappen worden vernieuwd en op elk perroneiland, perron 1 en in de reeds aanwezige liftkoker – kant Rumst – zal een lift worden geplaatst.

Elk perron krijgt een volledige make-over met nieuwe schuilhuizen, zitbanken, vloerbekleding, signalisatie en verlichting. De bestaande luifels worden tevens opnieuw bekleed. Ook de onderdoorgang zal worden aangepakt met nieuwe verlichting en gevelbekleding.

De geplande lift aan de ingang – kant Rumst – is opgenomen in het bestek dat vorige werk werd gegund. Deze lift zal in een van de eerste fasen worden geplaatst, samen met de lift van het eerste perroneiland dat zal worden aangepakt. De afwerking van het eerste perroneiland en de lift, kant Rumst, is gepland voor september 2020.

De plaatsing van het fietsgootje aan de trap, kant Rumst, is tevens gepland bij de werken die vorige week zijn gegund. Vanaf het moment dat de lift is geplaatst, kan de fietser ook gebruik maken van deze lift.

**29.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u weet dat dit dossier mij na aan het hart ligt. De conclusie is: langzaam, maar zeker!

Ik volg dit samen met u op zodat het standbeeld in orde komt.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 55002297C van mevrouw Van Camp wordt uitgesteld, net zoals de vraag nr. 55002375C van de heer Roggeman. La question n° 55002380 de Mme Thémont a déjà été répondue. La question n° 55002384C de Mme Jadin est transformée en question écrite. La question n° 55002387C de Mme Thémont est reportée, de même que la question n° 55002393C de M. Thiébaud.

### **30** **Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Het onderzoek naar het treintransport van joden tijdens de Tweede Wereldoorlog" (55002419C)
- **Kurt Ravyts** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Het onderzoek naar de rol van de NMBS bij de treintransporten en deportaties van joden tijdens WOII" (55002424C)

**30 Questions jointes de**

- **Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'enquête sur les convois ferroviaires de juifs durant la Seconde Guerre mondiale" (55002419C)**
- **Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'étude du rôle de la SNCB dans les convois et déportations de juifs durant la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale" (55002424C)**

**30.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, in april 2019, dus op het einde van de vorige legislatuur, werd in het Parlement een resolutie goedgekeurd tot onderzoek van de rol van de toenmalige NMBS bij de treintransporten en de deportatie van joden in de Tweede Wereldoorlog. De Kamer verzocht daarin de federale regering een onderzoek door een onafhankelijk onderzoeksteam in te stellen naar de rol van de NMBS bij de zogenaamde 28 konvooien vanuit Mechelen naar de vernietigingskampen. Meer concreet werd gevraagd opdracht te geven aan de NMBS onderzoek te laten uitvoeren naar de wijze waarop de toenmalige directie met de Duitse bezetter omging en wat de impact hiervan was op de spoorwegmaatschappij.

In Nederland werd eerder zo'n onderzoek uitgevoerd. Daar kunnen slachtoffers tot augustus 2020 een aanvraag tot tegemoetkoming doen volgens het reglement dat de commissie Individuele Tegemoetkomingen Slachtoffers Wereldoorlog II Transporten NS heeft opgesteld.

Mijnheer de minister, kunt u de stand van zaken geven van het onderzoek door een onafhankelijk onderzoeksteam naar de rol van de NMBS bij de zogenaamde 28 konvooien vanuit Mechelen?

Hoe ver staat het met de opdracht van de NMBS onderzoek te laten uitvoeren naar de wijze waarop de toenmalige directie met de Duitse bezetter omging en wat de impact hiervan was?

Hoe ver staat het met de opdracht van de FOD Mobiliteit zijn archieven open te stellen voor het onderzoek?

Kunt u een planning en een timing geven van de verdere onderzoeken?

**30.02 Kurt Ravyts (VB):** Mijnheer de minister, wij bevinden ons aan de vooravond van de jaarlijkse herdenking van de slachtoffers van de Holocaust in de Kamer. De vragen van de heer Van den Bergh en van mijzelf zijn dus meer dan ooit pertinent.

In Nederland werden vorig jaar zowat 5.800 aanvragen ingediend door slachtoffers en nabestaanden van de transporten van de nv Nederlandse Spoorwegen tijdens Wereldoorlog II. In opdracht van de Duitse bezetter werden destijds vanuit Nederland meer dan 100.000 mensen tot aan de landsgrenzen vervoerd, met als eindbestemming concentratie- of vernietigingskampen.

NS besloot in november 2018 over te gaan tot de uitkering van vergoedingen als financiële genoegdoening aan directe slachtoffers, alsook aan kinderen, weduwen, weduwnaren en erfgenamen.

In Nederland gaf de commissie Individuele Tegemoetkomingen Slachtoffers Wereldoorlog II Transporten NS net voor de zomer van vorig jaar advies aan de Nederlandse Spoorwegen, en in december werden de eerste uitkeringen uitbetaald.

Collega Van den Bergh heeft de context in België geschetst: de resolutie tot onderzoek van de rol die de toenmalige NMBS heeft gespeeld bij de treintransporten en de deportatie van joodse medeburgers in de Tweede Wereldoorlog.

U verklaarde zelf in het voorjaar van 2019 – ik lees dat in het commissieverslag van 1 april – dat het raadzaam was om na de verkiezingen de Senaat met het onderzoek te belasten.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onafhankelijk onderzoek naar de rol van de NMBS bij de 28 konvooien vanuit Mechelen en met betrekking tot het onderzoek naar de wijze waarop de toenmalige directie is omgegaan met de beleidspolitiek van de bezetter tijdens de Tweede Wereldoorlog?

Wat is de verdere planning en timing aangaande deze onderzoeken?

**30.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, na de goedkeuring door de Kamer van de resolutie over de rol die de toenmalige NMBS heeft gespeeld bij de treintransporten naar de concentratiekampen tijdens de Tweede Wereldoorlog, heb ik de heer Brotchi, op dat moment voorzitter van de Senaat, aangeschreven met de vraag of de Senaat die studie kon organiseren of kon laten uitvoeren. Ik heb na de samenstelling van de nieuwe Senaat die vraag opnieuw gericht aan de nieuwe voorzitter, mevrouw Laruelle. Ik kreeg er een positief antwoord op.

Momenteel wordt bekeken op welke manier en door wie de studie zal worden uitgevoerd. Mij lijkt het een goed idee, zoals geopperd tijdens de parlementaire werkzaamheden die hebben geleid tot de resolutie, om de studie te laten uitvoeren door het CegeSoma, het Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij. Ik hoop alvast dat de studie snel zal kunnen starten. De diensten van de FOD mobiliteit en de NMBS gaan hier actief aan meewerken.

**30.04** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, wij kijken uit naar een snelle aanvatting van de werkzaamheden in de Senaat.

**30.05** **Kurt Ravyts** (VB): Mijnheer de minister, ik ben verheugd dat u na de verkiezingen opnieuw de vraag hebt gericht aan de nieuw samengestelde Senaat. Het CegeSoma is inderdaad een logische opportuniteit. Ik vind het ook goed dat de FOD Mobiliteit en de NMBS blijkbaar hun volle medewerking aan de zaak willen verlenen. Uiteraard is de omvang van de transporten niet die van Nederland, maar deze zeer pijnlijke zaak verdient alle belangstelling.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**31** **Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinverkeer in de Antwerpse haven"** (55002420C)

**31** **Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire dans le port d'Anvers"** (55002420C)

**31.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Havenbedrijf Antwerpen, Railport Antwerpen en Infrabel hebben onlangs een samenwerkingsakkoord gesloten om het spoorvervoer van zeecontainers tegen 2030 te verdubbelen, wat een behoorlijk ambitieuze doelstelling is.

Zij bekijken of een apart beheersmodel voor het spoor in de haven mogelijk is. Er ligt ongeveer 1.000 kilometer treinsporen in de Antwerpse haven. Experts zullen bekijken of het haalbaar is aparte regels voor de organisatie van het treinverkeer op te stellen en aldus extra flexibiliteit te organiseren. Daaraan is bij de havenbedrijven immers nood.

Er zijn opportuniteiten om meer via het spoor te vervoeren. De uitdaging is nu een en ander vergeef mij de uitdrukking – op de rails te krijgen.

Het is een goede zaak dat de investeringen in het spoorvervoer en het beleid van de haven hand in hand zullen gaan.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Op welke manier zijn Infrabel en de DVIS betrokken bij de studie naar een apart beheersmodel voor het spoor in de Antwerpse haven, met name achter de rangeersites?

Wat zijn de denkpistes die voor het spoorvervoer in de Antwerpse haven per beheersmodel worden onderzocht? Hoe ziet u een en ander evolueren? Wat is met andere woorden uw visie op die ontwikkeling?

Wat is de timing van de studie over een afzonderlijk beheersmodel?

**31.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, Infrabel laat mij als medeondertekenaar van het samenwerkingsakkoord weten dat zij actief bij de studie betrokken is. De DVIS zou enkel informeel zijn geconsulteerd.

In antwoord op uw vraag over de denkpistes die momenteel worden onderzocht, kan ik u meegeven dat

volgens Infrabel alle mogelijkheden nog open liggen. Er wordt nog niet in één specifieke richting gedacht. De analyse zal een aantal pistes bestuderen die in andere havens worden toegepast, zoals het beheer van de havenspoorinfrastructuur als een dienstvoorziening onder de Europese richtlijn 2012/34/EU. Andere pistes die worden geanalyseerd, zijn het beheer van de havenspoorinfrastructuur door een alternatieve infrastructuurbeheerder of het beheer van de havenspoorinfrastructuur door een filiaal van Infrabel, waarin ook de haven participeert. De studie is momenteel nog lopende. Er is nog geen toekomstige richting bepaald. Er is ook nog geen concrete timing vooropgesteld.

Ik verkies de resultaten van de studie af te wachten alvorens uitspraken te doen over de opportuniteit van een apart beheersmodel. Het is alleszins positief dat de haven van Antwerpen en Infrabel samen grondig nadenken over de manier waarop ze de modal shift van de weg naar het spoor als gezamenlijke ambitie kunnen realiseren, om op die manier de spoorinvesteringen in en rond de haven maximaal te laten renderen.

**31.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, u zegt dat het lovenswaardig is dat het havenbestuur samen met Infrabel zoekt naar manieren om tot een betere modal shift te komen voor het vervoer van containers en andere goederen van en naar de haven. Ik wil mij daarbij aansluiten want dit is essentieel voor de mobiliteit in en rond Antwerpen.

U hebt geen indicatie gegeven van de timing voor de lopende studie. Tot wanneer zal die studie lopen?

**31.04** Minister **François Bellot**: Ik kan daar geen datum voor geven.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002427C van de heer Troosters wordt uitgesteld.

**32** **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vertrek van de CEO van Infrabel" (55002442C)**

- **Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vertrek van Luc Lallemand" (55002468C)**

**32** **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le départ du CEO d'Infrabel" (55002442C)**

- **Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le départ de Luc Lallemand" (55002468C)**

**32.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, eerder deze maand vernamen wij uit de pers dat de heer Luc Lallemand, CEO van Infrabel, door de Franse regering wordt voorgedragen als nieuwe topman van de spoorinfrastructuurbeheerder SNCF Réseau. Dat betekent natuurlijk heel wat voor Infrabel.

Was er in de overeenkomst met de heer Lallemand tot aanstelling als CEO een concurrentiebeding opgenomen? Waarom wel of niet? Waarin verschilt dit van andere overheidsbedrijven?

Wat zijn de opzegmodaliteiten volgens de overeenkomst? Is de opzegging reeds gebeurd? Is de heer Lallemand einde contract? Is er in een opzegvergoeding voorzien en hoeveel bedraagt deze?

U liet publiekelijk weten dat de regering zo snel mogelijk in een vervanger zal voorzien. De procedure stelt dat de raad van bestuur een kandidaat moet voordragen, die dan door de regering benoemd wordt. Is er duidelijkheid of een regering in lopende zaken de bevoegdheid heeft voor dergelijke aanstelling?

Is er reeds zicht op de termijn van de nieuwe aanstelling?

Wat zijn volgens u de voornaamste vereisten voor de selectieprocedure?

Meent u dat het huidige loonplafond een hinderpaal zal vormen in de zoektocht naar een opvolger?

In hoeverre heeft de opvolging van de heer Lallemand gevolgen voor de inhoudelijke en strategische beslissingen genomen aangaande de aangekondigde reorganisaties en dergelijke meer? Het sociaal overleg is momenteel bezig, welke impact verwacht u dat er hierop zal zijn?

**32.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Op 7 januari lazen we in de pers dat de CEO van Infrabel, Luc*

*Lallemand, zou vertrekken. De Franse regering zou hem hebben voorgedragen als topman voor SNCF Réseau. Ten laatste midden februari zou hij de overstap maken.*

*Hierover volgende vragen aan de minister:*

*- Is de regering al op de hoogte gesteld van het vertrek van de heer Lallemand? Zo ja, wanneer en op welke manier? Graag wat meer uitleg.*

*- Op welke manier zal de regering de opvolging aanpakken? Wat is de wettelijke procedure? Kan een regering in lopende zaken een nieuwe CEO benoemen? Zal een headhunter aangesteld worden? Wat is de timing? Graag wat meer uitleg.*

*- Zal de nieuwe CEO, gezien de Nederlandstalige voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel op dit moment, een Franstalige worden?*

**32.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, begin januari werd ik door de Franse regering en door de heer Lallemand geïnformeerd over het feit dat de heer Lallemand als enige kandidaat zou worden voorgedragen voor de functie van CEO van SNCF Réseau.

Wij ontvingen nog geen informeel ontslag van de heer Lallemand. Een aantal vereisten in zijn aanstellingsprocedure dient nog te worden vervuld.

Er is geen opzegvergoeding te betalen. Sinds 12 november is de heer Lallemand einde contract bij Infrabel. Zoals voorzien in zijn contract werd zijn aanstelling stilzwijgend verlengd.

De mogelijkheid van een dergelijke stilzwijgende verlenging werd voorzien in zijn contract voor situaties waarbij de garantie van de continuïteit van de dienstverlening en van de dagelijkse operationele uitdagingen nodig is. Die verlenging gebeurt onder dezelfde voorwaarden als zijn aflopend contract.

Momenteel leggen wij de laatste hand aan de aanduiding van een headhunter. Daartoe werd een procedure gelanceerd. Van zodra de headhunter aangeduid is, zullen wij het profiel van de ideale nieuwe CEO bepalen. Daarna krijgt de headhunter een kleine maand de tijd om in alle onafhankelijkheid kandidaten voor die functie te zoeken. Naar mijn mening moet absoluut worden vermeden dat Infrabel zonder CEO komt te vallen. De uitdagingen zijn daarvoor te groot. Juist daarom zijn de procedures tot vervanging van de CEO gelanceerd.

Het salarisplafond, zoals vastgelegd in 2013, zal gerespecteerd worden. Daarover heb ik de plenaire vergadering van de Kamer op 9 januari al mijn persoonlijke zienswijze gegeven.

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

**32.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ook ik dank u voor uw antwoord.

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

**32.06** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vragen nrs. 55002690C, 55002691C en 55002692C wens ik om te zetten in schriftelijke vragen, zodat de agenda alvast lichter wordt in functie van een volgende vergadering.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 48.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.*