

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

du

MERCREDI 12 FEVRIER 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 12 FEBRUARI 2020

Namiddag

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: Zoals u weet, is het bij een actualiteitsdebat de geplogenheid dat elke fractie het woord kan vragen, met dien verstande dat slechts één lid per fractie deelneemt aan het debat. Ik stel voor dat we starten met de leden die een vraag hebben ingediend.

01.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs konden we lezen dat de stiptheid van de treinen het afgelopen jaar gevoelig is verbeterd. Meer dan negen treinen op de tien komen op tijd aan. Sommige passagiers merken daar evenwel weinig van. Voor Kempenaren is de situatie zelfs bedroevend. Dat blijkt ook uit een analyse van de verschillende spoorlijnen door TreinTramBus. Op sommige trajecten is er veel vaker vertraging dan op andere. De spitstrein Brussel-Mol scoort het slechtst van heel Vlaanderen en het traject Brussel-Turnhout, waarvan die spitstrein deel uitmaakt, heeft het vaakst te kampen met vertragingen, blijkt uit de analyse van TreinTramBus.

Tussen Turnhout en Brussel reed 84,1 % van de treinen met minder dan zes minuten vertraging. Nog eens 1,7 % van de treinen werd afgeschaft. De gemiddelde vertraging was vier minuten en 56 seconden tussen Brussel en Turnhout. In de omgekeerde richting reed 72,7 % van de treinen met minder dan zes minuten vertraging. Dat is problematisch voor reizigers die een aansluiting met een andere trein of een bus moeten halen. Nog eens 3,3 % van de treinen werd afgeschaft. De gemiddelde vertraging was zeven minuten en 10 seconden.

Ik zit zelf geregeld in die P-trein en moet vaststellen dat hij vaak moet wachten om voorrang te verlenen aan andere treinen. Vorige week nog hebben we een kwartier staan wachten in het station van Herentals om voorrang te verlenen aan een lege trein die op spoor A moest zijn. Is dat niet het grootste probleem? Kan er gekeken worden naar de voorrangsregels op het spoor? Kunnen treinen niet beter op elkaar worden afgestemd? Dat een lege trein voorrang krijgt op een volle, is mijns inziens onbegrijpelijk.

Wat is daarnaast de oorzaak van de vele vertragingen op de lijn Brussel-Turnhout? Hoe komt het dat de P-trein van Brussel naar Mol het slechtst scoort van heel Vlaanderen?

Welke maatregelen neemt u om de stiptheid te verbeteren op de lijn Brussel-Turnhout? Welke maatregelen worden er specifiek genomen voor de P-trein van Brussel naar Mol? Op die lijn wordt heel oud materieel ingezet. Retro mag dan wel 'in' zijn, bij treinen zien we dat toch liever anders. In hoeveel van de gevallen leidt het gebruik van dat oude materieel tot vertragingen? Hebt u enig idee wanneer de M6-treinen naar de Kempen zullen rijden?

Als antwoord op een oudere mondelinge vraag in deze commissie meldde u dat voor de Kempen nog andere maatregelen worden bestudeerd om de stiptheid te verbeteren. Welke nieuwe elementen zullen in het nieuwe vervoersplan voor de Kempen worden opgenomen?

Welke oplossingen verwacht u van het doorknippen van de lijn Turnhout-Binche? Dat is een idee dat hier al vaak door collega's is geopperd en dat u naar het schijnt zou onderzoeken. Zal zo'n knip wel een echte oplossing bieden? De P-trein Mol-Brussel, die ook een doorgeknipte lijn is, kampt immers met heel veel vertragingen, zelfs met het hoogste aantal van Vlaanderen.

01.02 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de stiptheidscijfers van de NMBS zijn erop vooruitgegaan, maar de cijfers komen niet overeen met het gevoel van de reizigers. Vertragingen van minder dan zes minuten worden dan ook niet gezien als vertraging. Gemiste aansluitingen worden niet opgenomen in de statistieken, net zoals afgeschafte treinen niet worden meegenomen in de berekening van de vertragingen. Nochtans zijn die omstandigheden heel ingrijpend voor de reizigers.

De lijn waarop de vertragingen het hoogst oplopen in Vlaanderen, is de lijn Brussel-Mol. Wie elke weekdag vanuit Mol naar Brussel spoort – ik ben zo iemand – komt slechts één dag per week stipt op tijd aan op het werk of thuis. Technische problemen, defecten, vertragingen om welke reden dan ook, het gebeurt zeker een paar keer per week dat de reizigers met vertraging op hun bestemming aankomen. Het is zo ver gekomen dat de reizigers zich reeds lang hebben neergelegd bij de vertragingen. Men reageert gelaten en kijkt niet meer op van tien minuten meer of minder. De reizigers weten nooit wanneer ze thuis zijn. Op die manier is het heel moeilijk het leven te organiseren. Kinderen ophalen, boodschappen doen of hobby's uitoefenen, zijn zaken die je moet kunnen plannen.

De gedateerde treinstellen worden getrokken door een compleet verouderde locomotief. Er is geen airco en er zijn geen informatieborden in de trein aanwezig. Dus net op de minst stipte trein van Vlaanderen worden de passagiers onvoldoende duidelijk ingelicht over de komende haltes en de eventueel opgelopen vertragingen.

Wat is de belangrijkste oorzaak van die vertragingen? Hoe oud zijn de treinstellen en locomotieven actief op de lijn Brussel-Mol? Is het juist het dat in het verleden Desiro-treinstellen de lijn Brussel-Mol hebben bediend? Zo ja, gedurende welke periode? En waarom zijn die vandaag niet meer actief op dit traject? Zullen de nieuwe M7-treinstellen ook op de lijn Mol-Brussel rijden? Zo ja, wanneer? Zal dat een oplossing bieden voor de hele problematiek rond de vertragingen?

Om de pendelaars uit hun wagen en in de trein te krijgen, zal het aanbod vanuit Mol richting Brussel en omgekeerd moeten worden opgedreven. Heeft de NMBS plannen om het treinaanbod vanuit Mol te verhogen?

01.03 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb gelijkaardige vragen over de twee problemen, de lijn Brussel-Mol en de aansluiting in Herentals.

Ik ben vandaag in goed gezelschap. Hier zitten veel collega's uit de Antwerpse Kempen. Alleen, de treinen stoppen niet aan de provinciegrens. Ik wil vandaag een stem geven aan die mensen die van verder komen, de mensen van lijn 19. Daar rijzen immers problemen.

Bij de aansluiting in Herentals is de overstaptijd heel kort. Er zijn veel vertragingen. Veel mensen geraken tot in Herentals of Mol en zijn daar gedwongen te wachten. De overstaptijd is heel kort. Zijn er andere oplossingen mogelijk om ervoor te zorgen dat mensen niet stranden in het station van Herentals of Mol?

Ik wil vandaag ook het verband leggen met lijn 19 waar elektrificatiewerken bezig zijn. Ik kan mij voorstellen dat er heel wat zal veranderen aan het treinaanbod in die regio als die werken zijn afgerond.

Hoe ver staat het met de elektrificatie? Zitten de werken op schema? Wanneer zullen die werken afgerond zijn? Zullen er elektrische treinen in de plaats van de dieseltreinen komen?

Zal de dienstregeling veranderen? Vandaag rijdt er een rechtstreekse trein van Mol naar Brussel. Is het de bedoeling dat er in de toekomst een elektrische trein vanuit Hamont vertrekt? Of wordt de piekuurtrein Brussel-Mol tot Hamont verlengd?

Welk materieel mogen we verwachten? Zijn dat treinstellen met airco?

Is het de bedoeling om aan de frequentie van een trein per uur op lijn 19 iets te doen? Dit zorgt vandaag immers voor veel problemen, want als er iets misloopt is er al snel een wachttijd van 45 tot 50 minuten.

01.04 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het personen-treinverkeer naar de Kempen, en bij uitbreiding naar Noord-Limburg, is een lijdensweg van decennia. Ik vind dat de NMBS die regio al decennialang stiefmoederlijk behandelt. Dat verdienen de inwoners, bijvoorbeeld diegenen die in Brussel of Antwerpen werken, niet. Ik moet u bekennen dat er de jongste jaren veel vooruitgang is geboekt, maar onvoldoende, en dan heb ik het over kwantiteit én kwaliteit.

Inzake de kwaliteit, de stiptheid, vragen sommige collega's naar oorzaken. Volgens mij ligt de belangrijkste oorzaak in een fundamenteel foutieve keuze om, na de recent doorgetrokken elektrificatie van Herentals naar Mol, op die verbinding verouderd, hoewel gerenoveerd, materieel in te zetten. Samen met collega's over alle partijgrenzen heen zijn wij vragende partij. De NMBS koopt met de M7-rijtuigen extra materiaal aan. Er ontstaan dus verschuivingen. Ik vind dat het moet stoppen dat er telkens doorschuifbewegingen komen van boven naar onder, waarbij het voorlaatste materiaal het laatste materiaal wordt, ingezet in Noord-Limburg en in de Kempen. Dat verklaart volgens mij de zeer slechte stiptheidscijfers in vergelijking met andere treinverbindingen.

Ten tweede, er is een opportuniteit: de elektrificatie wordt eindelijk doorgetrokken naar Noord-Limburg. Die werken worden in december 2020 voltooid. Het lijkt mij dan ook de evidentie zelve dat de huidige treinverbinding, die van Herentals tot Mol verlengd werd, wordt doorgetrokken tot in Noord-Limburg, en dat dit gebeurt met nieuw materiaal.

In een derde punt wijs ik op nog een tweede foute keuze, namelijk de verlenging naar Binche. De verbinding naar of vanuit die regio biedt geen meerwaarde, aangezien vertrekkende reizigers uit de Kempen niet Binche als bestemming hebben. Die verbinding is wel een oorzaak van vertragingen in het heenverkeer en bijgevolg vanuit de regio-Binche in het avondverkeer.

Tot slot, kom ik tot de kwantiteit. Op dit ogenblik rijden er twee spitsuurtreinen 's ochtends en twee spitsuurtreinen 's avonds. Als vanaf eind 2020 ook Noord-Limburg bediend kan worden, lijkt mij dat te weinig. Ik ben dus vragende partij voor een uitbreiding daarvan.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de collega's hebben al opgemerkt dat de stiptheid van de treinen schoorvoetend verbetert, maar wij Kempenaars voelen daar nog niet veel van. Volgens een onderzoek van TreinTramBus blijken twee heel belangrijke lijnen vanuit de Kempen de achilleshiel van de NMBS te zijn. De piekuurtrein komt slechts één dag op vier op tijd aan en de lijn die ikzelf regelmatig neem,

de trein van Turnhout naar Brussel die doorrijdt naar Binche, kampt eveneens met heel wat vertragingen. Die laatste trein komt in slechts 72 % van de gevallen op tijd. Het gaat bovendien om een vertekend beeld, want men gaat uit van de vertraging op de hele lijn. Hierdoor is het goed mogelijk dat wij in Brussel aankomen met een vertraging van 20 minuten die aan het einde van de lijn weer ingelopen is. De pendelaars uit de Kempen hebben dus zeker niet de indruk dat de stiptheid verbetert.

Wij hebben al verscheidene keren vragen gesteld over die probleemlijnen en u kondigde tijdens een vorige vergadering al maatregelen aan voor dat traject. Eergisteren konden we dan in de krant lezen in welke maatregelen het vervoersplan voorziet voor deze lijn. Ik wil daar toch enkele vragen over stellen, want wij hebben het definitieve vervoersplan nog steeds niet gekregen. Slechts enkelen lijken hier over die informatie te beschikken. Dat is vreemd, want alle leden van deze commissie zouden over dezelfde informatie moeten kunnen beschikken.

Mijnheer de minister, ik kom bij mijn concrete vragen.

Welke oorzaken hebben de enorme vertragingen op de lijn Brussel-Mol en de lijn Brussel-Turnhout? Welke maatregelen nam de NMBS al om de stiptheid op deze lijnen te verbeteren? Welke maatregelen zijn er volgens de voornoemde studie nodig om de stiptheid op deze lijnen te verbeteren?

Ik heb nog een meer algemene vraag. U had het over een *punctuality improvement plan* voor 2020-2023. Hoever staat u daarmee?

01.06 Minister **François Bellot**: Collega's, het actieplan voor de stiptheid heeft in 2019, zoals wij hebben kunnen zien, zijn vruchten afgeworpen. De globale stiptheid steeg van 87,2 % in 2018 naar 90,4 % in 2019. Aan het *punctuality improvement plan 2020-2030* wordt momenteel de laatste hand gelegd.

U stelde mij heel wat vragen over de stiptheid van de verbinding Turnhout-Binche en, bij uitbreiding, van de P-trein tussen Mol en Brussel. De NMBS erkent dat de stiptheidscijfers op die lijn minder zijn. De stiptheid op de verbinding Turnhout-Binche wordt sinds vorig jaar opgevolgd door een specifieke werkgroep.

Enkele maatregelen die al werden genomen, zijn het vervroegen van het vertrek uit Binche, een aanpassing bij het binnenrijden van Lier en Herentals en aan de seininrichting in Tielen, aangepaste prestaties van bestuurders en aanpassingen aan het goederenvervoer. Die maatregelen hebben geleid tot een verbetering van meer dan 7 procentpunten in 2019, in vergelijking met 2018.

In de toekomst zal steeds meer gerenoveerd rollend materieel worden ingezet en vanaf 2021 zullen ook meer M6-rijtuigen worden ingezet. De problemen op het traject van de IC-11 Turnhout-Binche zijn zeer specifiek. Die problemen werden beschreven in een bijlage, die ik u zal bezorgen.

Voor de P-treinen tussen Brussel-Zuid en Mol zijn de problemen gelijkaardig aan de problemen voor de IC-11. Het risico op vertraging is bovendien nog groter door het grote aantal haltes. Daarom worden momenteel het aantal haltes, de haltetijd en de rijtijd van de P-treinen herbekeken.

Wegens het drukke verkeer, waaronder ook goederenverkeer, op lijn 15 Antwerpen-Mol is er helaas slechts weinig marge om aanpassingen te doen. Door de talrijke kruisingen en veel enkelsporige baanvakken kan een kleine vertraging tijdens het eerste deel van het traject, tussen Brussel-Noord en Turnhout, snel oplopen. Een tijdig vertrek uit Brussel-Noord om de vertakkingen en enkelsporige baanvakken op tijd te bereiken, is dan ook belangrijk.

Door de verbinding Turnhout-Binche te splitsen te Brussel zouden de vertragingen die het gevolg zijn van het drukke treinverkeer op lijn 96 Halle-Brussel-Zuid niet meer overgedragen worden op het traject Brussel-Zuid-Turnhout. De NMBS heeft een optie onderzocht waarbij in het vervoersplan 2020-2023 de IC-22 van Brussel-Zuid via Vilvoorde en Mechelen naar Turnhout rijdt. De IC-11 zou van Binche via Brussel-Zuid en Mechelen naar Antwerpen-Centraal rijden. Helaas is die optie operationeel niet haalbaar. Ook die uitleg staat in de bijlage.

In het licht van het vervoersplan 2023-2026 zal de verbinding IC-11 Turnhout-Binche opnieuw worden bekeken. Meer bepaald zal de NMBS onderzoeken of het traject Turnhout-Brussel tot Brussel-Zuid kan worden beperkt of aan een andere verbinding kan worden gekoppeld. Dat zal niet mogelijk zijn zonder structurele aanpassingen aan het vervoersplan, waarbij zowel in Brussel als in de Kempen de dienstregeling

van heel wat treinen zal moeten worden aangepast.

Op lange termijn is een structurele oplossing enkel mogelijk indien de spoorcapaciteit op verschillende kritieke punten wordt aangepakt. Een bijkomende verhoging van het rechtstreeks treinaanbod tussen de Kempen en Brussel, zonder de robuustheid verder onder druk te zetten, is momenteel niet mogelijk.

Desiro's zijn uitermate geschikt als stoptrein op en in voorstadnetten. Zij zijn echter minder geschikt voor lange IC- of P-verbindingen. U kan in de bijlage meer info over het materieel terugvinden.

Op 5 maart 2020 zal de NMBS met de intercommunale van de Kempense burgemeesters samenzitten. De stiptheid zal op dat ogenblik ongetwijfeld ook worden besproken.

De NMBS laat mij weten dat zij in het kader van het vervoersplan 2020-2023 een verlenging van en naar Neerpelt van de P-trein tussen Mol en Brussel heeft onderzocht. In december 2019 werd het vervoersplan 2020-2023 door de raad van bestuur goedgekeurd. Daarna werd in januari 2020 het ontwerp van vervoersplan aan de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd. Begin april 2020 zal de NMBS de rijpaden bestellen bij infrastructuurbeheerder Infrabel. Na afloop van dit proces zal de NMBS in detail de reizigers en alle betrokken partijen inlichten over het nieuwe vervoersplan. Het is dan ook nog te vroeg om te spreken over het materieel dat eventueel zal worden ingelegd.

De elektrificatie van lijn 19 houdt geen verhoging in van de capaciteit. Voor een verhoging van de frequentie van een gecadanceerde verbinding tussen Mol en Hamont is het wachten op een gedeeltelijke verdubbeling van de sporen tussen Mol en Hamont.

Mijnheer Verduyck, u had een vraag over de aansluiting tijdens de avondspits. In Herentals is er een overstaptijd van zeven minuten tussen de trein uit Brussel en Mechelen en de IC-10 Antwerpen-Centraal, Hamont en Hasselt. Overdag kan de NMBS daar nog twee minuten aan toevoegen. In de avondspits zijn er vijf extra minuten mogelijk. Meer wachttijd kan de NMBS niet toekennen, omdat de IC-10 zowel tussen Mol en Hamont als tussen Mol en Hasselt grotendeels over een enkelsporig baanvak rijdt en slechts op een aantal plaatsen kan kruisen met de treinen uit de tegenovergestelde richting.

Uit gegevens van de NMBS blijkt dat in 2019 overdag 83,3 % van de aansluitingen richting Hamont lukten en 82,8 % tijdens de avondspits.

01.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de vele vragen hier in commissie tonen duidelijk aan dat de problematiek echt wel leeft in onze regio. Wij worden inderdaad stiefmoederlijk behandeld. Kempenaars die de trein nemen, hebben dagelijks te maken met vertragingen of afgeschafte treinen op de betreffende lijn. Ik ben dan ook blij te horen dat vanaf 2021 meer M6-rijtuigen zullen verschijnen in de Kempen.

Momenteel is de lijn Turnhout-Binche als een rijdend spoorwegmuseum. Er rijden klassiekjes, varkensneuzen en M4's, die zijn allemaal ouder dan ik en – geloof het of niet – ik ben bijna 36. De oude treinen staan geregeld in panne en dat zorgt uiteraard ook voor vertragingen. Het grote aantal overwegen in de Kempen zorgt voor bijkomende problemen; al te vaak zijn er ongevallen of defecten aan die overgangen.

Ik wil dan ook vragen om voldoende aandacht te besteden aan het structureel veiliger maken van de spoorwegverbindingen in de Kempen.

01.08 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord.

De reizigers worden ermee wel opnieuw op het verkeerde spoor gezet, want de pendelaars tussen Mol en Brussel betalen evenveel voor een treinticket, terwijl ze toch de slechtste service krijgen. Het kan toch echt beter.

Wij hopen dan ook op het versneld inzetten van de nieuwe M7-treinen op de lijn Mol-Brussel. U zegt dat het te vroeg is om daarover te spreken, maar ze werden wel reeds in 2015 besteld. Dat baart mij dus toch grote zorgen.

Voorts kijken wij uit naar extra treinen van en naar de Kempen in het volgende vervoersplan.

01.09 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor de antwoorden.

Collega Verherstraeten verklaart dat de elektrificatie tegen december 2020 zou zijn afgerond, maar ik hoor u dat niet zeggen. Kan dat worden bevestigd? Er zou daarop ondertussen toch al zicht moeten zijn.

U zegt dat er nieuwe M6-toestellen worden ingezet op de betreffende lijn. Is het de bedoeling dat die tot op het einde rijden, tot in Hamont? Zal pas bij het vervoersplan bekend worden of er een verbinding komt tussen Hamont en Brussel of is de aanleg ervan absoluut de intentie en zit die er al in? Dat was mij helemaal niet duidelijk uit uw antwoord.

U zegt dat 83 % van de aansluitingen wordt gehaald en 82 % in de avondspits. Maar dat betekent wel, mooi samengevat, dat de reizigers die naar de Noorderkempen en Limburg moeten, een dag per week een uur extra reistijd aan hun been hebben. Dat is best veel. Ik sluit mij aan bij de collega van PVDA. Die mensen betalen ook een ticket, dus een dag per week is toch echt te veel, ook al wordt dat regime van vijf minuten vertraging daar toegepast.

01.10 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ook pendelaars in perifere gebieden zoals de Noorderkempen en Noord-Limburg, betalen belastingen en hebben dus evenveel recht op mobiliteit als degenen die meer centraal wonen. Als we, terecht, de mond vol hebben van vooruitgang inzake klimaat, dan is naast huisvesting mobiliteit een cruciale factor. Als men de inwoners in de perifere gebieden kansen wil geven, dan moet er extra geïnvesteerd worden.

Mijnheer de minister, ten eerste, in uw antwoord gaf u aan dat er problemen met betrekking tot het dubbel spoor zijn. Hoe is het mogelijk dat een stad als Turnhout geen dubbel spoor heeft naar Herentals? Hoe is het mogelijk dat een stad als Lommel geen dubbel spoor heeft naar Mol? Realiseer dat; dat vergt geen fenomenale bedragen.

Ten tweede, ik lees dat er meer M6-dubbeldektreinen ingezet zullen worden op de lijn Turnhout-Binche, wat ik toejuich. Ik lees ook dat de M4-piekuurtreinen, nu vanuit Mol en hopelijk straks vanuit Neerpelt of Hamont, gradueel buiten dienst zullen worden gesteld. Wanneer men gradueel de M4's weghaalt van het spoor, wat meer dan terecht is, dan pleit ik er absoluut voor om daarmee te starten in Noord-Limburg en de Kempen.

Ten derde, twee piekuurtreinen vanuit Noord-Limburg naar Brussel 's ochtends en 's avonds, dat is gewoon te weinig. Ik verzoek uw medewerkers uitdrukkelijk om dat te noteren. De elektrificatie moet rond zijn tegen december 2020 en ik hoop dat men geen vertraging meer zal oplopen. Ik roep u op om erover te waken dat men die timing haalt. Tegelijk pleit ik ervoor dat er zowel 's ochtends als 's avonds minstens één piekuurtrein bijkomt. Dan kan men ook vanuit die streek tijdens de piek naar het werk in Brussel pendelen.

01.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, niet voor niets wordt u in onze commissie geregeld ondervraagd door Kempenaren. Ik sluit mij dan ook graag aan bij de woorden van de heer Verherstraeten: in de Kempen zijn wij aangewezen op een goed openbaar vervoer en wie daarvoor kiest, moet ook beloond worden.

Uw antwoord heeft mij echter uitermate verward. U zegt dat volgens het nieuwe vervoersplan 2020-2023 de lijn Turnhout-Binche niet wordt doorgesplitst in Brussel. Hoe zit het dan met het vervoersplan 2023-2026? Is daarin wel sprake van die knip?

In de pers vernamen we dat dat het geval zou zijn, maar ik wil duidelijkheid. Staat het vast of moet het nog onderzocht worden? Kortom, wat is de jongste stand van zaken?

01.12 François Bellot, ministre: Il faut savoir que l'équipement en Campine a souffert d'un très grand retard dans les choix opérationnels qui ont été faits au cours des vingt dernières années, ne nous le cachons pas!

C'est la province qui compte le plus de trains à traction diesel par rapport aux trains électriques. La première chose à faire est de mettre en état l'infrastructure. Je pense que les autorités locales ont l'intention de rencontrer la SNCB. Je crois qu'il faudra insister et aussi avoir le courage de dire que tous les trains ne doivent pas s'arrêter partout, dans toutes les gares.

Il m'apparaît qu'il faut avoir le modèle hollandais en tête. Il faut accepter que des trains passent sur des

voies, mais ne s'y arrêtent pas. Si nous voulons avoir une jonction rapide vers Bruxelles, il faut accepter une diminution de haltes. C'est vrai là comme cela l'est ailleurs. Des exemples existent en Wallonie où des bourgmestres ont accepté un regroupement de deux, voire trois communes sur une seule gare qu'ils ont choisie ensemble. Sur les lignes concernées, les temps de parcours ont été réduits de dix à douze minutes. J'invite tous les bourgmestres ainsi que les autorités locales à y réfléchir.

Quant à la mise en œuvre de nouveau matériel roulant sur les lignes, il est évident que la première commande des voitures M7 est sur le point d'arriver et que la SNCB a déjà planifié progressivement l'endroit où elles iront. C'est son autonomie. Je ne suis pas intervenu dans la partie opérationnelle. Dans le cadre de la seconde commande, il faudra rester attentif à ce que l'on privilégie l'usage des M7 pour les trains parcourant les longues distances comme, par exemple, la ligne Binche-Bruxelles-Turnhout car ce sont des trains à grande capacité, avec des capacités techniques d'accélération et de freinage beaucoup plus performantes que celles du matériel classique actuel.

Je ne peux vous promettre que ce sera fait pour le prochain plan de transport. Il faut savoir comment cela fonctionne entre le ministre et la SNCB. Moi qui ai été présent dans cette commission pendant vingt ans, j'ai connu des ministres qui intervenaient même pour définir l'heure à laquelle les trains devaient arriver dans certaines gares. Je ne fais pas ce genre de choses.

Je vous ferai observer que depuis que la SNCB a établi son plan de transport en allant vers les autorités locales – une première de 2014 à 2016 – des croissances ont atteint aujourd'hui 3,5 à 4 %, alors qu'auparavant elles tournaient autour de 1 %.

L'intérêt d'une rencontre entre la SNCB et les bourgmestres – et sans doute avec le gouverneur – est que, de la sorte, ils pourront insister auprès de l'entreprise pour qu'elle se montre attentive à des problèmes qui n'auraient pas encore été pris en considération. C'est de l'opérationnel et du concret, mais demandez-vous aussi s'il est nécessaire de faire arrêter les trains dans toutes les gares campinoises. Un équilibre doit être trouvé entre la vitesse à laquelle on veut rejoindre Bruxelles et le nombre d'arrêts. Je sais qu'il est difficile de voir passer un train dans sa gare sans qu'il y fasse une halte. Toutefois, quand certaines gares par lesquelles passent des trains P sont séparées par une distance de moins de cinq kilomètres, j'estime que cela n'a plus de raison d'être. Il faut l'accepter selon une vision de la mobilité ferroviaire de l'avenir. Bien entendu, les trains L peuvent vous conduire vers les gares plus importantes.

Et puis, il faut poursuivre les travaux d'électrification vers les Pays-Bas. Cela doit se voir dans un cadre plus général de l'IJzeren Rijn, un dossier extrêmement compliqué à l'échelle internationale – pas avec les Allemands, mais avec les Néerlandais. Il faut constamment soutenir la SNCB dans cette démarche, qui est plus compliquée sur le plan politique que technique.

01.13 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn repliek en ik apprecieer die ten zeerste.

Mijnheer de minister, u opent een denkpiste die verfrissend kan zijn, maar mag ik u dan een zeer uitdrukkelijke vraag stellen?

Iets minder haltes in tussengemeentes of tussen kleinere gemeentes om zo snelheid te creëren en zo vertragingen te verminderen, is een piste. Ik denk dat die echter alleen haalbaar kan zijn als men daarnaast ook tegelijkertijd voorstellen op tafel legt van verbeterde kwaliteit en meer kwantiteit. U hebt mij gehoord: ik vraag geen uren en de collega's en inwoners van Geel vragen evenmin een trein per uur naar en van Brussel, wij vragen alleen iets voor de pieken.

Mag ik u een heel concreet voorstel doen?

Begin maart zien de intercommunale en de burgemeesters de diensten van Infrabel en de NMBS. Prikkel uw diensten zoals u in de denkpiste doet. Laat hen concrete voorstellen doen waarbij er ook vernieuwing van materiaal en uitbreiding van capaciteit wordt gesuggereerd, samen met mogelijke pistes. Daar kan dan over worden gedebatteerd met elkaar. Het kan echter niet zo zijn dat we minder krijgen met minder stopplaatsen. Het moet een win-winsituatie zijn voor iedereen, voor de reizigers en voor de spoorwegen.

01.14 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik kan u ten zeerste volgen in het idee dat er niet overal een stopplaats moet zijn. Turnhout of Mol wil ik echter niet zomaar stopplaatsen noemen. Het zijn

grote steden in de Kempen, waar wij moeten zorgen voor een knooppunt. In landen als Zwitserland of Oostenrijk wordt het spoornet op een heel andere manier bekeken en dat moeten wij ook durven doen. Zo moeten we kijken naar kortere afstanden tussen te creëren knooppunten, waardoor we meer verbindingen kunnen krijgen.

Turnhout en Mol zijn grote steden in de Kempen die het volgens mij verdienen om op een correcte manier verbonden te worden met Brussel. In de periode 2020-2023 zal de knip er niet zijn, maar ik vraag mij af of dat wel het geval zal zijn in de periode 2023-2026, waardoor de trein vanuit Turnhout Brussel als eindbestemming heeft en niet doorrijdt tot in Binche. Op dat vlak blijf ik toch nog wel op mijn honger zitten.

01.15 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik krijg dus geen antwoord op mijn vraag over de elektrificatiewerken en het tijdstip waarop deze zullen afgerond zijn. U gooit het op één hoop met de IJzeren Rijn, wat inderdaad een zeer ingewikkeld dossier is. Elektrificatie lijkt mij echter geen ingewikkeld dossier, dat is gewoon een uitvoeringsdossier. Ik had dus toch graag geweten of daarvoor een timing gekend is?

Ik heb nog een bedenking bij de stations.

In het jaar dat ik geboren ben, is er een hele grote fusiegolf geweest. Op dat moment waren Geel, Mol en Lommel in oppervlakte de grootste gemeenten van ons land. Als u de regio eens bekijkt, zult u merken dat die stations best ver uit mekaar liggen. Ik denk zelfs dat de mensen uit het noorden van Limburg best bereid zijn om een paar minuten langer op de trein te zitten als ze weten dat ze niet meer moeten overstappen. Als men die overstap niet meer moet maken, is er immers een enorme vooruitgang in gebruiksgemak, temeer omdat de overstap vaak niet gehaald wordt. Of daar het grote probleem ligt, weet ik niet. Dat mag steeds bekeken worden, maar ik heb daar toch mijn twijfels bij. Ik pleit dus eerder voor een rechtstreekse trein van Noord-Limburg naar Brussel. Daarmee zullen die inwoners echt heel blij zijn.

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

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

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

02.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik ben blij dat vandaag dankzij u ook een Franstalig lid in de commissie aanwezig is. Dat is toch een teken van interesse.

Concreet, over het Gewestelijk Express Net was er al heel wat te doen en dat is nog niet voorbij. Het is al jaren een heet politiek hangijzer en zal dat vermoedelijk nog lang blijven. Behalve de uit de pan swingende uitgaven die aan het project zijn gelinkt, zijn er ook de rechtstreekse gevolgen van die infrastructuurwerken. Ik denk aan het aanleggen van extra sporen, bruggen, tunnels, stations en haltes, maar uiteraard ook aan de noodzakelijke onteigeningen die het project met zich brengt. Die onteigeningen zijn helaas een van de vele redenen waarom het project vertraging oploopt.

Mijn vraag is concreet voor mijn regio. Zijn ingrijpende infrastructuurwerken gepland op de verbindingen tussen, enerzijds, Denderleeuw en Aalst, zijnde een deel van lijn 50, Denderleeuw en Zottegem, zijnde een deel van lijn 90 en, anderzijds, Denderleeuw en Geraardsbergen via Ninove, zijnde ook een deel van lijn 90? Die lijnen kaderen immers in het Gewestelijk Express Net, zoals de kaart weergeeft, met name het westelijke en het zuidwestelijke gedeelte.

Met ingrijpende infrastructuurwerken bedoel ik uiteraard de aanleg van extra sporen, die eventueel onder andere onteigeningen met zich zou brengen. Daarover is in mijn regio immers enige ongerustheid en onzekerheid.

Ik dank u voor uw antwoord.

02.02 Minister François Bellot: Infrabel laat mij weten dat er momenteel geen ingrijpende infrastructuurwerken gepland zijn voor de drie verbindingen die u noemt.

02.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw geruststellende woorden. Hopelijk wordt het verhaal niet vervolgd.

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

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

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

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, de verdeelsleutel tussen de NMBS en Infrabel is ook al veelbesproken en vermoedelijk zal dat zo blijven, ook in het kader van het Gewestelijk Express Net.

De 60/40-verdeling tussen respectievelijk het Vlaams en het Waals Gewest stemt om diverse redenen bij diverse personen tot nadenken, maar ik stel al enige tijd vragen bij het feit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een apart statuut geniet, in vele zaken en ook in deze zaak. Het Brussels Gewest komt dus niet voor in de 60/40-verdeling, maar heeft een zogenaamde aparte pot.

Ik heb hierover enkele vragen, mijnheer de minister.

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

03.02 Minister François Bellot: Mijnheer De Spiegeleer, het meerjareninvesteringsprogramma voor spoorweginfrastructuur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt, net zoals voor het Vlaams en Waals Gewest, goedgekeurd door de federale ministerraad op voorstel van Infrabel.

Als een Gewest beslist om bepaalde spoorinvesteringen te cofinancieren, wordt hierover krachtens de bijzondere wet een samenwerkingsakkoord gesloten met de federale Staat. De Gewesten worden ook uitgenodigd om deel te nemen aan de werkzaamheden van de investeringscel, die een advies geeft over de meerjareninvesteringsplannen. Zij beschikken op die manier over de informatie over de in de andere Gewesten geplande projecten en over de mogelijkheid om samen te werken met transregionale projecten van gemeenschappelijk belang.

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

03.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is voor mij een beetje vaag, vooral als het gaat over de 60/40-verdeling en de Brusselse pot.

Ik heb begrepen dat beide Gewesten bij de onderhandelingen van de investeringscel worden betrokken. In het Vlaamse Gewest hoor ik uit diverse hoeken toch andere signalen.

Het is geen geheim dat in het personenvervoer maar vooral in het goederenvervoer het meeste geld wordt gegenereerd uit Vlaanderen. Vandaar ook de 60/40-verdeling. De Brusselse pot blijft daar ergens in het midden zweven. Dat doet bij mij toch vragen rijzen.

Als ik dan zie dat het Gewestelijk Express Net gigantisch veel geld heeft gekost, als ik zie wat in het Brussels Gewest is uitgegeven aan de Schuman-Josafattunnel, aan het grote aantal extra stations en haltes die er zijn bijgekomen, aan vernieuwde stations zoals Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg enzovoort, dan blijf ik vragen stellen over de verdeling en de eerlijkheid ervan.

In de hoorzitting van eind 2019 hoor ik politiek en economisch vluchteling Lallemand van Infrabel dan zeggen dat er in Brussel een extra tunnel moet komen die rond de twee miljard euro zou kosten om de as Brussel-Zuid – Brussel-Noord te ontlasten. Dat alles wordt niet besproken in die 60/40-verdeling, terwijl de

ontsluiting van de Vlaamse havens en de elektrificatie van de drie Oost-Vlaamse lijnen, en naar ik hier hoor ook het doortrekken van de lijn naar Hamont, niet kunnen worden uitgevoerd.

De heer Lallemand zei op 27 juli, waar hij u ook aanviel – ik vond dat niet mooi in het midden van het reces – dat er voor niets van die projecten geld was. Drie maanden later komt hij met een schatting van twee miljard euro voor een nog een extra tunnel in het Brussels Gewest.

Ik blijf daar vragen over stellen. Ik zal dit met argusogen blijven volgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, treinen spelen niet alleen een cruciale rol voor grote afstanden tussen steden. Wij zijn ervan overtuigd dat treinen ook een belangrijke rol kunnen spelen in de intrastedelijke mobiliteit. In Brussel bijvoorbeeld is het treinnet een echte aanvulling op dat van metro, tram en bus. Niemand betwist dat de verschillende vervoersmodi nog beter op elkaar kunnen worden afgestemd zodat het openbaar vervoer nog meer kan renderen, maar daarover handelt mijn vraag nu niet.

De NMBS bakent zones af waarbinnen je met een vervoersbewijs vrij mag reizen. Binnen zo'n zone kun je reizen voor 2,40 euro. De afbakening van de zones rond de steden lijkt op dit moment evenwel nogal arbitrair. Ons is niet duidelijk op basis van welke criteria de afbakening gebeurt. In de zone Antwerpen zijn bijvoorbeeld Ekeren, Sint-Mariaburg en Hoboken-Polder niet opgenomen; station Wijgmaal behoort niet tot de zone Leuven, Muizen niet tot de zone Mechelen. Halle, Denderleeuw en Knokke maken deel uit van een zone; Sint-Niklaas, Genk, Aarschot en Ninove behoren dan weer niet tot een zone, terwijl ze toch meer stations op hun grondgebied tellen.

Bij die situatie rijzen vragen. Op basis van welke criteria worden stations bij een zone ingedeeld? Vanaf wanneer worden stations opgenomen in een zone?

Vindt u dat de NMBS een sterkere rol kan opnemen in de intrastedelijke mobiliteit? Zo ja, wat zijn volgens u de hefbomen waarover de NMBS beschikt om dat te bewerkstelligen?

04.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, in 1991 besliste de NMBS om 22 tariefzones in het leven te roepen waarbij stations gegroepeerd werden in een getarifeerd punt. Toen werden deze stations bepaald op basis van de homogene stedelijke eenheden waartoe ze behoorden en waarvoor de reizigers een stations verkiezen omwille van het treinaanbod, omwille van de ligging van de stations of de toegankelijkheid ervan. Sinds 1991 is er slechts een enkele wijziging geweest, in casu de afschaffing van de zone Nijvel aangezien het station van Baulers dat van deze zone deel uitmaakte, werd afgeschaft.

De NMBS versterkt de mobiliteit rond en binnen de steden door de uitrol van het aanbod aan S-treinen in Brussel, Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi. Het treinaanbod van de NMBS is er gelinkt aan dat van de andere openbaarvervoerbedrijven. Daarnaast biedt de NMBS geïntegreerde tariefoplossingen aan, zoals Jump, City Pass en MTB. Dat zijn multimodale producten die een breed gamma aan oplossingen bieden om het vervoer binnen de steden en de toegang tot de stadsrand gemakkelijker te maken.

Ten slotte vormen ook de Key Card en de abonnementen volgens de NMBS goedkope alternatieven voor reizen over een korte afstand.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Als wij de trein ook als speler willen inzetten in die intrastedelijke mobiliteit, dan hebben we volgens Groen hier een sleutel in handen. U zegt het zelf, sinds 1991 is er eigenlijk weinig veranderd aan het indelen van die zones. Men kijkt blijkbaar naar de toegang en de ligging van die stations. Daarom dringen wij erop aan

om ook dit mee te nemen in een volgende bespreking van een beheersovereenkomst waarin wij de indeling van die zones gebruiken als sleutel voor het verkeer dat intrastedelijk is, en niet alleen tussen steden.

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

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

05 **Samengevoegde vragen van**

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

- **Raoul Hedebouw aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder door de werken in het station Vilvoorde" (55003254C)**

05 **Questions jointes de**

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

- **Raoul Hedebouw à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances causées par les travaux en gare de Vilvorde" (55003254C)**

05.01 **Jessika Soors** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag wil ik beginnen door als tevreden inwoner van Vilvoorde vast te stellen dat het station van Vilvoorde eindelijk wordt gerenoveerd.

Alleen gaat de renovatie gepaard met heel wat reizigersleed. De NMBS heeft sinds 16 december namelijk heel wat IC-treinen op de belangrijke lijn tussen Brussel en Antwerpen verlegd of afgeschaft. Op het moment zijn er nog enkele treinen beschikbaar, die beperkt worden tot de twee nog bruikbare perrons. Andere treinen slaan Vilvoorde helemaal over wegens het te korte perron en te drukke sporen. De gevolgen voor de pendelaars zijn groot: leerkrachten geraken niet meer op tijd op hun werk; ambtenaren hebben al aangegeven dat zij van job moeten veranderen door mobiliteitsproblemen; nog andere pendelaars kunnen de kinderopvang niet meer tijdig bereiken. Kortom, voor veel mensen is het zeer onduidelijk of de NMBS wel voorziet in voldoende alternatieven en zij zitten dagelijks met de handen in het haar.

Mijnheer de minister, welke alternatieven worden er bekeken om de hinder voor pendelaars, die twee jaar zal duren, zoveel mogelijk te beperken?

Op welke basis zal worden beslist welke alternatieven er nog worden aangeboden? Zal de NMBS daarover eindelijk open en transparant communiceren? Dat is tot nu toe namelijk niet gebeurd.

Zullen de reizigers die hinder ondervinden, door de NMBS vergoed worden? Waarom wel of waarom niet?

Zal er bij de schrapping rekening worden gehouden met de noden van de pendelaars? Zo ja, op welke manier? Zo neen, waarom niet?

Werd de impact van de werken aan het station in Vilvoorde op de mobiliteit en op de lokale economie op voorhand bestudeerd? Zo ja, hoe groot is die impact? Zo neen, waarom is die impact niet bestudeerd?

De **voorzitter**: De heer Hedebouw is niet aanwezig. Bijgevolg vervalt zijn samengevoegde vraag.

05.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat de dienstregeling in het station van Vilvoorde werd aangepast op 15 december 2019. Als gevolg van die aanpassing stopt de IC-22 tussen Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal niet langer in Vilvoorde.

Volgens de NMBS blijft Vilvoorde ook met de nieuwe dienstregeling frequent verbonden met Brussel en Antwerpen. Er rijden vier treinen per uur naar Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid, elk met een gelijkaardige reistijd. Daarnaast zijn er twee treinen per uur richting Brussel-Schuman en twee treinen per uur naar Merode. Tussen Vilvoorde en Antwerpen is er nog steeds een rechtstreekse IC-verbinding. Daarnaast is het drie keer per uur mogelijk naar Antwerpen te reizen met een overstap in Mechelen. Met een extra reistijd van één tot vijf minuten tussen Vilvoorde en Antwerpen is die verbinding met overstap heel competitief met de rechtstreekse IC-verbinding. De NMBS beschouwt het aanbod naar Vilvoorde in de huidige fase van de werken dan ook als voldoende.

Als er werken worden uitgevoerd, informeert de NMBS haar reizigers via een aangepaste dienstregeling in haar reisplanner. De reizigers vinden ook meer uitleg op haar website, onder de rubriek "storingen en werken in uitvoering".

De wijziging van de dienstregeling is het gevolg van een nieuwe fase van de werken aan het station van Vilvoorde. In de nieuwe fase worden de perrons 1 en 2 vernieuwd, waardoor meer dan de helft van de perronlengte niet beschikbaar zal zijn. Sinds 15 december moet de IC-verbinding daarom het grotendeels afgewerkte perron 3, richting Mechelen, en perron 4, richting Brussel gebruiken, om gevaarlijke situaties voor de reizigers te vermijden.

Tot slot, de NMBS acht het gebruik van Buda als alternatieve stopplaats voor het station Vilvoorde voor de IC-22 ongewenst, omdat de perrons daar niet voldoende lang zijn en omdat het voor een aantal reizigers ontoereikend is op het vlak van parkeermogelijkheden en het aanbod van het regionale openbaar vervoer.

05.03 **Jessika Soors** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor het antwoord, maar ik ben teleurgesteld.

De huidige dienstregeling kan ik inderdaad op de website van de NMBS vinden. De stand van zaken hangt ook uit in het station. Alleen, daarmee blijft de dagelijkse pendelaar op zijn honger. Er is een probleem voor de vele pendelaars voor wie de lijn Brussel-Antwerpen, met name vanuit het station Vilvoorde, een dagelijkse must is om op hun werk te geraken.

Het alternatief dat u aanreikt, station Buda, ligt gemakkelijk op twintig minuten fietsen langs een drukke baan, in industrieel gebied zonder fietspaden van het stadscentrum. Er is niet eens voorzien in bluebikes. Kortom, dat is geen veilig alternatief.

Mijnheer de minister, ik ben teleurgesteld. Welwillende reizigers worden afgestraft en er is duidelijk geen onderzoek geweest naar de impact. Daar heb ik u immers niks over horen zeggen en dat in een tijd waarin mensen eigenlijk zouden moeten worden aangemoedigd om het openbaar vervoer te gebruiken! Alleen worden ze nu ontmoedigd en wordt het leven hen dagelijks moeilijk gemaakt.

Ik vind het zeer jammer te moeten constateren dat mensen die bereid zijn om met het openbaar vervoer te reizen, mensen die bereid zijn om bij te dragen aan oplossingen voor onder andere ons fileprobleem en de luchtvervuiling, er nu het slachtoffer van zijn dat de NMBS haar dienstverlening niet heeft willen aanpassen aan de getroffen reizigers. Dat vind ik zeer, zeer jammer.

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

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

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

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

06.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de Key Card en Railease zijn vervoerbewijzen die voor woon-werkverkeer kunnen worden gebruikt en waarmee het wagengebruik voor kortere afstanden en het bedrijfswagengebruik kunnen worden teruggedrongen. Het zijn dus belangrijke elementen in het realiseren van de modal shift in het woon-werkverkeer.

Hoeveel reizigers maakten in 2019 gebruik van de Key Card en hoeveel van het Railease-systeem?

Welke argumentatie voert de NMBS aan voor de geplande prijsverhoging van de Key Card met 12,5 % en van Railease met 25 %?

Heeft de NMBS onderzoek gedaan naar de mogelijke negatieve effecten van de geplande prijsverhoging voor de modal shift in het woon-werkverkeer?

06.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS maakt zich klaar voor de openstelling van de binnenlandse spoorvervoersector in 2021. In dat kader is de NMBS terughoudend om commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens publiek te maken. Bijgevolg worden de gegevens betreffende de verkoop van haar vervoerbewijzen beschouwd als zuiver interne en strategische gegevens. Ze worden dus niet vrijgegeven.

De twee producten waarnaar u verwijst zijn niet bedoeld voor het woon-werkverkeer. Ze geven trouwens geen aanleiding tot een wettelijke minimale terugbetaling noch tot een financiering via het 80/20-systeem. Ze zijn ook niet op naam gesteld. De vanaf februari 2020 voorziene prijsverhogingen voor deze twee producten zijn correcties met het oog op een betere tarieflogica voor de producten.

De Key Card blijft een voordelig product. De prijs ervan wordt berekend op basis van een gebruiksafstand van 11,5 km terwijl de gemiddelde afstand die wordt afgelegd door de houder ervan op 18 km wordt geraamd. Het gebruik ervan is toegestaan voor afstanden tot 26 km. Indien dit voordeliger blijkt kunnen de klanten die zeer korte afstanden afleggen steeds kiezen voor het standaardbiljet dat via alle verkoopkanalen van de NMBS aangeboden wordt.

De prijsverhoging van Railease is een correctie waarmee de NMBS de prijs ervan heeft afgestemd op de prijs van twee ritten met een Rail Pass. Dit is coherenter. De Railease blijft in alle omstandigheden een aantrekkelijke, eenvoudige en multimodale oplossing, vermits hieraan andere formules van openbaar vervoer en parking kunnen worden verbonden.

06.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik betreur het een beetje dat wij geen zicht krijgen op het aantal gebruikers van die twee formules. Het blijft natuurlijk een feit dat dit een drastische prijsverhoging is. Ik begrijp dat het misschien een correctie is in functie van andere modaliteiten. Ik vind het wel jammer dat men mensen tracht warm te maken voor het gebruik van twee formules om daarna een drastische prijsverhoging door te voeren, wat behoorlijk ontmoedigend kan zijn. Ik wil erop wijzen dat het niet alleen om woon-werkverkeer gaat. Ook heel wat studenten maken ervan gebruik. Ook voor hen komt deze prijsverhoging behoorlijk pittig aan.

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

De **voorzitter**: Wij keren even terug naar punt 6 op onze agenda, zijnde een vraag van mevrouw Buyst. Het is nochtans een bijzonder interessante vraag, die ik per abuis had overgeslagen.

Mevrouw Buyst, ik excuseer mij daarvoor en geef u het woord.

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

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

07.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, dat is geen enkel probleem. Dat kan gebeuren.

Mijnheer de minister, Infrabel is volop bezig met het zoeken naar oplossingen voor heel wat spoorwegovergangen. Daarvoor kiest zij steeds meer voor het sluiten van een overweg. Nochtans heeft die keuze vaak een impact op de buurtbewoners en de lokale mobiliteit.

Bij het sluiten van spoorwegovergangen moet Infrabel volgens ons in gesprek gaan en naar de lokale bezorgdheden luisteren. Fietzers die kilometers moeten omrijden of voetwegen die ineens eindigen: dergelijke beslissingen hebben een impact.

In sommige gemeenten werkt Infrabel aan onderdoorgangen of bruggen voor fietsers en voetgangers. Dat is ook het geval in Zottegem, waar in samenspraak met het gemeentebestuur daarvan werk werd gemaakt. Buurtbewoners schrokken echter toen een van de overwegen al op 13 december 2019 sloot, terwijl er enkel nog maar een principeakkoord over de sluiting was. Er is momenteel nog geen procedure voor het sluiten van de gemeenteweg opgestart. Er is nog geen concreet plan om de mobiliteitsimpact op te vangen, laat staan dat er een draaiboek is om de verschillende sluitingen en hun alternatieven qua timing op elkaar te laten aansluiten.

Ik krijg van buurtbewoners dan ook de hiernavolgende vragen, die ik graag even aan u voorleg.

Ten eerste, welk overleg vond plaats over de sluiting van de overwegen in Zottegem?

Ten tweede, wanneer werd de stad Zottegem op de hoogte gebracht door Infrabel van het sluiten van de overwegen op zijn grondgebied? Welke afspraken werden tussen Infrabel en de stad gemaakt?

Ten derde, welk overleg had Infrabel met de lokale actoren, zoals de buurtbewoners en de Fietzersbond? Indien er overleg was, welke opmerkingen maakten zij dan?

Ten vierde, zijn behalve de stad en Infrabel andere administraties, zoals het Agentschap Wegen en Verkeer en de provincie Oost-Vlaanderen, bij de opmaak betrokken?

Ten vijfde, waarom werd de overweg nu al gesloten, terwijl er nog geen kwalitatief alternatief voor de weggebruikers is gerealiseerd?

Ten zesde, wanneer plant Infrabel de sluitingen van de andere spoorwegovergangen?

Tot slot, zal de sluiting samenvallen met de opening van een kwalitatief alternatief op maat van fietsers en voetgangers?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

07.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, Infrabel laat mij weten dat zij reeds sinds 2015 in gesprek is met de stad Zottegem over het streefbeeld inzake overwegen. Eind 2019 werd over de overwegen in de stad Zottegem een principeakkoord gesloten.

Op vraag van de gemeente investeert Infrabel in de versterking van de bestaande doorgang onder het spoor, zodat die doorgang in de toekomst nog als bijkomende fietstunnel dienst kan doen. De gemeente ging ermee akkoord dat de overweg Nelekouter kon worden gesloten. Infrabel voerde daarover de nodige communicatie in overleg met de stad Zottegem en met de buurtbewoners, zoals in het principeakkoord is bepaald.

Ook de provincie werd over de sluiting ingelicht. Zij beoordeelde de bijkomende fietstunnel als een heel positief gegeven in het kader van haar fietssnelwegenbeleid.

Volgens Infrabel is er voor de gesloten overweg Nelekouter wel degelijk een alternatief voor het weg- en fietsverkeer, namelijk de nabijgelegen overweg in Eekhout.

De vervanging van de andere overwegen door alternatieve infrastructuur zal in overleg met de gemeente gebeuren. In principe wordt eerst de alternatieve infrastructuur aangelegd vooraleer de overweg effectief wordt afgesloten. Sommige overwegen hebben echter geen belangrijke verbindende functie en worden dan ook zonder alternatief afgesloten na een infomoment met de buurtbewoners.

Indien een kwalitatief alternatief voor voetgangers, fietsers en landbouwers noodzakelijk is, zal hierin worden voorzien. Dat is ook zo opgenomen in het principeakkoord tussen de stad Zottegem en Infrabel.

07.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat ik zal overmaken aan de buurtbewoners.

Natuurlijk rest de vraag of Infrabel met de keuze voor het afsluiten van overwegen wel de meest efficiënte keuze maakt. In heel wat andere landen maakt men andere keuzes, waardoor die overwegen op die manier veiliger worden. Met dezelfde middelen kunnen wij zo verkeerssituaties veiliger maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

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

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

08.01 **Sophie Thémont** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, les habitants de Ans ont appris en décembre dernier que quelques 300 places de parking, qui étaient jusque-là gratuites, deviendront payantes dès le 27 janvier. Cette décision prise par la SNCB déplaît aux navetteurs, aux usagers occasionnels, au bourgmestre de la commune ainsi qu'aux diverses ASBL citoyennes telles que navetteurs.be.

Un conducteur lambda doit désormais déboursier 1,79 euro de l'heure, en semaine, pour l'utilisation de ce parking. Un navetteur paie, pour sa part, 1,19 euro. Le week-end, les tarifs restent inchangés pour les utilisateurs occasionnels, mais les usagers du train doivent déboursier 0,60 euro de l'heure. Un système d'abonnement existe également. Il faut compter 35,30 euros par mois, si on prend le train, contre 70 euros pour un non-usager.

Dans tous les cas de figure cités précédemment, cette augmentation représente un coût énorme. À l'heure actuelle où plus que jamais nous devons revaloriser une mobilité plus douce, de telles mesures vont convaincre de nombreux navetteurs de choisir le confort et la commodité de leur voiture plutôt que le train pour aller travailler. De plus, l'aspect financier qui justifiait en grande partie le choix pour de nombreux belges de se rendre au travail en train plutôt qu'en voiture se voit ébranlé par de telles mesures.

Monsieur le ministre, comment justifiez-vous un tel changement et un tel coût pour l'utilisateur? Étiez-vous au courant de ce projet? Pour quelles raisons concrètes celui-ci a-t-il été adopté? D'autres parkings vont-ils subir le même sort? Je pense, notamment, au parking de la gare d'Angleur fréquentée par de nombreux navetteurs. Trouvez-vous pertinent de rendre les parkings SNCB payants, à l'heure où les préoccupations climatiques sont au cœur de toutes les attentions? Envisagez-vous d'entamer le dialogue avec la SNCB afin d'annuler cette mesure? Les citoyens sont mécontents. Il serait souhaitable de les entendre.

08.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, il y a 560 gares dans le pays. Il y a 560 situations différentes et 560 dialogues – en tout cas, je l'espère – avec les autorités communales.

La SNCB m'informe qu'à Ans, les deux parkings de la gare sont saturés. Cette saturation s'explique notamment par l'utilisation de ces parkings par des riverains et des clients de commerces situés à proximité, avec pour conséquence que les clients de la SNCB ne trouvent plus de place et, ce faisant, se détournent du train car ils sont découragés de ne pas trouver de place.

Lorsque la SNCB met en service un parking payant, cela se fait en concertation avec les autorités locales pour notamment élaborer conjointement un plan de mobilité et mettre en œuvre des mesures d'accompagnement supplémentaires.

La SNCB propose également de mutualiser les infrastructures, lors des périodes où le parking est moins utilisé par les clients de la SNCB, à savoir, les soirées, les samedis, les dimanches et les jours fériés. Cela permettrait, par exemple, de proposer la mise à disposition gratuite des places de stationnement dans les gares, lors des différentes activités locales, à un tarif réduit pour les abonnements de nuit, pour les résidents, etc.

Depuis plus de deux ans, des réunions se sont tenues avec la commune afin de coordonner la mise en service du contrôle d'accès. Selon la SNCB, rendre un parking payant n'a jamais engendré de diminution du nombre de voyageurs car le véritable levier qui attire de nouveaux clients réside dans l'offre ferroviaire de la gare et, pour l'utilisateur de la voiture venant au train, la certitude d'obtenir une place.

L'objectif est d'encourager l'utilisation du transport public dans le trajet domicile-gare. La stratégie parking de la SNCB d'application depuis bientôt dix ans a démontré son efficacité. Elle a pour but l'amélioration du service à ses clients en leur garantissant un emplacement de parking.

Pour ce qui est du parking de la gare d'Angleur, aucun planning n'est confirmé à ce jour.

08.03 Sophie Thémont (PS): Je reviens sur la problématique du parking de la gare de Ans.

Un courrier vous avait été officiellement envoyé par la commune dans le but d'envisager le report de la fin de la gratuité du parking, de prendre le temps de discuter avec la SNCB et de trouver éventuellement des solutions concertées puisqu'à ce jour, vous affirmez qu'il y a eu concertations avec la commune, alors que cette dernière dit le contraire.

J'aimerais savoir si vous avez donné suite à la lettre envoyée par la commune de Ans et si, finalement, des discussions se tiendront avec la SNCB et les autorités locales sachant que le parking est actuellement saturé et qu'un autre de 400 places est en création. Ans souhaitait racheter les deux parkings existants dans le but de fluidifier la mobilité au sein de sa commune.

On sait très bien que si les parkings deviennent payants, certains navetteurs se stationneront dans les rues adjacentes, ce qui créera des conflits avec les riverains qui ne pourront eux-mêmes plus stationner. Je ne sais pas si vous connaissez Ans, mais une zone commerciale est adjacente à la gare de Ans.

08.04 François Bellot, ministre: En effet, j'ai reçu le courrier, mais étant donné que cela fait partie de l'opérationnel, je l'ai transmis à la SNCB. Elle va sur place et discute. La situation de chaque gare est spécifique.

Quant au coût, pour l'abonné, il représente un peu plus d'un euro intégré à l'abonnement et remboursé par l'employeur dans 75 % des cas, et ce, avec la certitude pour le navetteur d'avoir une place. S'il y a eu des contacts, je vérifierai si les contacts ont bien eu lieu.

08.05 Sophie Thémont (PS): Je vous remercie pour la vérification que vous vous engagez à faire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De dienstverlening aan andersvaliden" (55002443C)**

- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "De begeleiding van reizigers met een beperking door het NMBS-personeel" (55002644C)**

09 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le service aux personnes moins valides" (55002443C)**

- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accompagnement des voyageurs handicapés par le personnel de la SNCB" (55002644C)**

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Begin dit jaar rapporteerden enkele media dat Timmy De Waele, een blinde treinreiziger, van de ene dag op de andere te horen kreeg dat het NMBS-personeel hem niet langer kon of wou begeleiden van het station naar de bushalte, ongeveer 50 meter verderop. Een van de redenen zou zijn dat het NMBS-personeel niet verzekerd is buiten het stationsgebouw. Mijnheer de minister, kunt u het standpunt van de NMBS ter zake toelichten? Klopt die verklaring? Is dat de reden voor het weigeren van hulp?

Klopt het dat NMBS-medewerkers wel verzekerd zijn wanneer ze zich in hun eentje buiten het station begeven, maar niet wanneer er iemand naast hen loopt? Aan welke risico's stellen de NMBS-medewerkers zich bloot? Aangezien men verwijst naar een verzekering, liggen er dan bijzondere gevaren op de loer bij de begeleiding van andersvaliden?

Heeft de NMBS al nagevraagd hoeveel een aparte verzekering, dan wel een uitbreiding van de bestaande voorwaarden, zou kosten?

Is de mogelijkheid overwogen om vrijwilligers in te schakelen?

Hoe wil de NMBS in de toekomst de veiligheid en de begeleiding van slechtziende en blinde passagiers verzekeren? Wordt de verzekering aangepast, zodat begeleiding wel mogelijk wordt? Of worden er andere oplossingen gezocht?

09.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): De heer Roggeman verwees al naar een concreet geval in Gent. Daar kreeg iemand met een beperking, die tot dan dagelijks van een bushalte vlak naast het station naar het perron en terug, werd begeleid, te horen dat hij vanaf 1 januari niet langer een beroep kon doen op het personeel van de NMBS. Volgens hem komt dat, omdat het NMBS-personeel niet verzekerd zou zijn buiten het station. Voor de man in kwestie is dat heel vervelend: hij wil het openbaar vervoer nemen, maar dat wordt hem zo niet onmogelijk, dan toch heel moeilijk gemaakt, als hij niet van de bushalte naar het perron begeleid wordt.

Klopt het dat NMBS-medewerkers de richtlijn hebben gekregen om mensen met een beperking niet langer te begeleiden buiten het grondgebied van het station? Zo ja, hoe komt dat? Waarom was dat in het verleden dan wel toegestaan?

In Gent-Sint-Pieters liggen de bushaltes vlak naast het station, op enkele tientallen meters van het treinperron. Bent u, wat het specifieke Gentse geval betreft, bereid te laten bekijken of de begeleiding van personen met een handicap van en naar die bushaltes kunnen worden hervat?

Ten derde, zowel uit het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, als uit de desbetreffende EU-richtlijn vloeit voort dat er redelijke inspanningen moeten worden geleverd om personen met een beperking bij te staan in hun verplaatsing. Valt assistentie door een NMBS-medewerker aan een persoon met een beperking tot een bushalte die op een kleine afstand van het station ligt, volgens u niet binnen die redelijke inspanningen?

09.03 Minister François Bellot: Beste collega's, de NMBS laat mij weten op het ogenblik in assistentie te voorzien tot aan de uitgang van het station, zoals vermeld in de officiële communicatie van de NMBS aan haar klanten. Er zijn geen richtlijnen voor het personeel om assistentie te verlenen buiten het station. De NMBS heeft geen richtlijnen gewijzigd en er werden ook geen nieuwe richtlijnen gegeven aan het personeel.

De NMBS beschikt over een verzekeringspolis ter dekking van haar burgerrechtelijke aansprakelijkheid en die van haar medewerkers in de uitoefening van hun functie tegenover derden, onder meer de personen met een beperkte mobiliteit. Een NMBS-medewerker kan immers een professionele fout begaan die zijn veiligheid of die van de klanten in gevaar zou kunnen brengen. In die verzekeringspolis zijn geen bijzondere territoriale grenzen opgenomen.

De verzekering van haar medewerkers hoeft volgens de NMBS niet te worden aangepast. De NMBS heeft de ambitie om de dienstverlening aan haar klanten continu te verbeteren en onderzoekt hoe en onder welke voorwaarden de assistentie kan worden verbeterd en de veiligheid van haar klanten met een visuele handicap kan worden verzekerd.

Ten slotte, wat de mogelijke inschakeling van vrijwilligers betreft, laat de NMBS mij weten dat zij daarover een eerste informele contact heeft gehad met TreinTramBus om te peilen naar de ervaringen met een dergelijk proefproject in het verleden.

09.04 Tomas Roggeman (N-VA): Dank u voor uw toelichting, mijnheer de minister.

Het blijft een merkwaardig verhaal. U zegt dat de verzekeringspolis van het personeel geen territoriale afbakening bevat en dat er daarom ook geen wijziging van de verzekeringsvoorwaarden nodig zou zijn. Dan ligt de verklaring voor de weigering tot het begeleiden van andersvaliden blijkbaar volledig bij het uitvoerende niveau van de oversten van de NMBS zelf, binnen de organisatie dus. Ik zou dan ook aanbevelen dat die personen een andere opdracht krijgen en dat al het nodige wordt gedaan opdat men ook andersvalide passagiers de elementaire basisdienstverlening kan verstrekken en hun toegang tot de stations en de perrons zoveel mogelijk verbetert.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, u zegt dat er niets is gewijzigd aan de reglementering rond het verlenen van assistentie aan personen met een beperking. Maar iemand met een beperking in Gent zag wel degelijk de assistentie die hij tot nu toe genoot, gewijzigd: hij kan niet meer van een bushalte naar het perron worden gebracht, omdat de bushalte niet op het grondgebied van het station ligt. U zegt ook dat de NMBS uiteraard bereid is om te bekijken hoe zij de assistentie aan personen met een beperking kan verbeteren. Ik hoop dat zij toch enige billijkheid aan de dag kan leggen en dat zij bekijkt hoe zij in het concrete geval van Gent-Sint-Pieters, waar de bushalte net voor de ingang van het station ligt, de

assistentie alleszins tot de bushalte verzekert.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002445C van de heer Troosters wordt uitgesteld, vraag nr. 55002458C van de heer De Spiegeleer wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

La question n° 55002475C de Mme Rohonyi est reportée. La question n° 55002482C de Mme Jadin est transformée en question écrite.

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

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

10.01 **Cécile Thibaut** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le conseil d'administration de la SNCB a approuvé le plan de transport que l'opérateur ferroviaire proposera entre décembre 2020 et décembre 2023. Sauf erreur de ma part, cela s'est passé en décembre 2019.

Lors du *roadshow* de la SNCB, les forces vives luxembourgeoises ont plaidé pour la mise en place d'une ligne directe Virton-Luxembourg sans rupture de charge. Une motion allant dans ce sens a été votée à l'unanimité par la ville de Virton et par le conseil provincial du Luxembourg. C'est donc une demande forte du terrain avec un réel potentiel pour cette ligne.

Malheureusement, le plan de transport 2020-2023 n'intègre pas cette demande. La SNCB s'était pourtant engagée à prendre des contacts avec les CFL et se disait ouverte à cette ligne directe. Cette liaison faisait partie des axes prioritaires du SMOT (schéma de mobilité transfrontalière). La liaison directe était une option.

Actuellement, les travaux concomitants côtés belge et grand-ducal rendent la gare de Virton quasiment inutilisable pendant un an. Si les travaux sont nécessaires, c'est un gâchis pour les usagers du rail qui ont été obligés de reprendre leur voiture.

Lorsque les travaux seront terminés, l'enjeu sera de faire revenir les usagers. L'attractivité se fera sur le temps et la non-rupture de charge. Relier Virton à Luxembourg-ville en 45 minutes, c'est l'enjeu des forces vives pour permettre aux nombreux travailleurs de la région de Virton de rejoindre Luxembourg-ville en un temps compétitif par rapport à la voiture.

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

10.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle rencontre de manière régulière les CFL. En date du 29 juillet 2019, ceux-ci ont décidé unilatéralement, en raison de problèmes liés à leur matériel roulant et de la nécessité d'augmenter leur offre entre le Grand-Duché et la France, vers Longwy notamment, de supprimer les trains P directs (deux le matin et trois le soir) entre Virton et Luxembourg via Rodange. Cette décision intervient également du fait que la moyenne des voyageurs transportés dans ces trains n'était pas suffisamment élevée (20 voyageurs en moyenne par jour et par train entre Virton et Rodange).

Les voyageurs de Virton, Halanzy et Aubange gardent toutefois la possibilité de rejoindre Luxembourg moyennant une correspondance à Athus en 5 minutes, ce qui permet de relier Virton à Luxembourg en 62 minutes, soit 4 minutes de plus que via les trains P directs, ce qui reste performant.

Ces dernières années, de nombreux travaux ont été réalisés par Infrabel sur la ligne 165 dans le but d'améliorer l'accueil des voyageurs (par exemple, à la gare de Virton) et de pérenniser la ligne à forte densité de trafic marchandises. Les travaux de modernisation de la gare de Virton se sont prolongés jusqu'en avril 2019. Lors de certaines phases de chantier, le service des trains a dû être adapté et des bus de remplacement ont parfois été mis en service pour pallier la suppression des trains.

En outre, du 13 mai au 13 juin 2019, la ligne 167 entre Arlon et Athus a été coupée à toute circulation en raison de la réélectrification de la ligne. Des bus ont également remplacé les trains durant cette période.

Selon Infrabel, en 2020, il n'est pas prévu de travaux comme ceux de l'an dernier qui ont perturbé la nouvelle relation créée. Par contre, en 2021, les travaux du Terminal Container Athus auront un impact durant six week-ends. De même, les travaux des CFL sur Rodange et le programme d'entretien auront également certaines conséquences. Après, en 2022, on restera dans un programme classique d'entretien sans interruption.

10.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'entends la réaction du Grand-Duché de Luxembourg, à savoir une moyenne non suffisante pour un trajet avec une rupture de charge, soit 18 minutes supplémentaires. Je ne vous entends pas plaider pour cette ligne directe, alors que le potentiel est là et qu'aujourd'hui, c'est cette rupture de charge et les nombreux travaux qui rendent cette ligne non attractive. Les forces vives ont envoyé un signal à la SNCB et à nous tous pour remettre en œuvre cette ligne. Je n'ai malheureusement pas entendu de réponse de votre part allant dans ce sens.

10.04 François Bellot, ministre: (...)

Le président: Puis-je considérer que l'incident est clos, même si la dernière intervention du ministre a été faite hors micro? Je ne pense dès lors pas qu'elle ait été actée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

11.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le nouveau plan de transport prévoit une augmentation globale de l'offre de 5 % par étape au cours des trois prochaines années. Pour la province de Luxembourg, elle se traduira essentiellement par une plus grande fréquence horaire en semaine sur la desserte de la ligne 42 Liège-Guvy. C'est une très bonne nouvelle!

Malheureusement, il semble que ce nouveau plan de transport ne rétablisse toujours pas la correspondance entre les lignes 162 et 42 en gare de Marloie. Aussi, les sept trains directs entre Luxembourg et Bruxelles que le plan de transport 2017-2020 avait supprimés ou modifiés - au départ de Jemelle ou Namur - en raison de travaux ne sont, eux non plus, toujours pas remis en service.

Monsieur le ministre, quel état des lieux dressez-vous de l'offre de transport 2014-2017? Me confirmez-vous que les trains cités ne seront pas remis en circulation? Quel délai précis envisagez-vous pour la reprogrammation de chacun d'entre eux?

Le président: Madame Thibaut, je vous félicite pour la concision de vos interventions.

11.02 François Bellot, ministre: Madame Thibaut, le conseil d'administration de la SNCB - auquel sont associées les Régions, du reste - a décidé d'augmenter de 5 % son offre de transport dans le cadre de son plan de transport décembre 2020-2023 afin de répondre à la forte hausse du nombre de voyageurs observée ces dernières années et de maintenir ce rythme de croissance. Il s'agit d'une augmentation échelonnée et ciblée de l'offre, qui tient compte des clients ainsi que de la disponibilité et de la capacité de l'infrastructure, du matériel et du personnel. La SNCB a pour ambition d'offrir une solution de mobilité intermodale sûre, durable et de qualité.

L'augmentation ciblée de l'offre de plus de 5 % au cours de la période 2017-2020, qui visait notamment à inciter les clients à voyager davantage durant les heures creuses et pendant les week-ends, a permis de soutenir la croissance annuelle des voyageurs à hauteur de 3,5 à 4 % depuis 2017. L'entreprise souhaite poursuivre sur cette lancée et continue, dès lors, à augmenter son offre par étape - en décembre 2020,

2021, 2022 - en fonction, entre autres, de la disponibilité des infrastructures ferroviaires supplémentaires et de la fin de travaux sur plusieurs lignes, dont la 162. De la sorte, la SNCB pourra proposer de meilleures ou de nouvelles relations IC, augmenter l'offre suburbaine et améliorer la desserte autour de quelques villes de taille moyenne.

Le nombre de trains circulant tôt le matin et tard le soir est également en augmentation dans et autour de plusieurs villes. Cette méthode est appelée "augmentation de l'amplitude horaire".

Les clients s'attendent aussi en première place à une augmentation de la fréquence. L'adaptation de l'offre de trains fait suite à une large consultation de *stakeholders* dont le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, les Régions, les provinces, les villes et communes ainsi que les partenaires régionaux en matière de transport, en vue de la coordination des connexions avec les bus, trams et métros. Cette consultation a délivré une série de propositions qui ont été évaluées en fonction du potentiel de clients mais aussi en termes de fiabilité technique et financière.

En ce qui concerne votre question spécifique sur certains trains InterCity (IC), la SNCB m'informe que le processus n'est pas encore finalisé car il a encore besoin d'informations en provenance d'Infrabel quant à l'échelonnement des travaux et à leur fin. En effet, la correspondance amenant à Marloie est liée à des travaux. Ce n'est donc pas une situation définitive.

À l'issue de l'approbation par le conseil d'administration, ce projet de plan de transport sera soumis au SPF Mobilité et Transports. La SNCB commandera ensuite les sillons au gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, au début du mois d'avril 2020. C'est au terme de ce processus que la SNCB informera en détail les voyageurs et toutes les parties concernées au sujet de ce nouveau plan de transport.

11.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je prends acte de manière non explicite du fait que le retour de ces sept trains IC directs n'est pas encore prévu dans le prochain plan de transport et que les usagers devront encore faire preuve de patience face à ces travaux qui durent mais qui étaient nécessaires.

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

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

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

12.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, en moyenne, plus de 82 trains par jour ont été supprimés au cours des onze premiers mois de l'année 2019. C'est plus de 10 % supérieur à ce qui a été enregistré en 2018.

L'une des raisons à cela est liée aux actes de malveillance. Les vols de câbles sont en effet bien souvent à l'origine de retards ou de suppressions de trains. Il n'est pas rare non plus que des retards soient causés en raison de personnes se baladant sur les voies. En outre, vous l'aurez sans doute constaté, les trains sont souvent les proies des taggeurs. Il n'est effectivement pas rare de voir des trains complètement customisés, hauts en couleurs. Même si la qualité artistique de ces dessins force parfois l'admiration, la SNCB ne peut se permettre de les laisser tels quels pour des raisons de sécurité, en particulier si les graffitis recouvrent les fenêtres du conducteur ou celles des wagons. En 2018, ce ne sont donc pas moins de 138 000 m² de surface de trains qui ont été nettoyés, ce qui représente un coût de 4,2 millions d'euros pour la SNCB.

Nous savons que divers dispositifs de surveillance ont été mis en place afin d'éviter ce genre de situation mais force est de constater qu'ils ne sont pas assez efficaces.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous qu'autant de trains aient été supprimés en 2019? Est-ce lié à une hausse de la criminalité aux abords des voies? Quels sont les dispositifs de surveillance et de sécurité actuellement mis en place? Ont-ils prouvé leur efficacité? Des études ont-elles été réalisées à ce sujet? Si oui, quels en sont les résultats?

Est-il envisagé d'investir prochainement dans de nouveaux dispositifs de surveillance dans le but de

sécuriser davantage les abords des voies? Si oui, peut-on avoir une idée du montant de cet investissement? Peut-on également savoir dans quelles régions ces nouveaux dispositifs seront installés?

12.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, les chiffres d'Infrabel sur l'évolution du nombre de trains supprimés en 2019 par rapport à 2018 et par cause principale vous seront remis par écrit.

En ce qui concerne les dispositifs de surveillance et de sécurité mis en place, Infrabel m'informe que les mesures contre les vols de câbles et contre le *trespassing* sont de plusieurs ordres: des mesures de prévention, par exemple le remplacement des câbles en cuivre par de l'aluminium là où c'est techniquement possible ou le placement de dispositifs dans les caniveaux à câbles permettant de ralentir l'arrachage des câbles, mais aussi des mesures de détection, par exemple le placement de caméras définitives ou temporaires, et des mesures de répression, par exemple des actions policières sur le terrain pour arrêter les voleurs.

En ce qui concerne le *trespassing*, d'autres mesures ont été mises en place, comme l'équipement de certains tunnels en caméras de détection d'intrusions, le placement de lampes bleues dissuasives, de tapis anti-*trespassing* et de clôtures, et des campagnes de sensibilisation ajustées en fonction du public cible suite à l'étude Railspect.

Ces mesures ont permis d'améliorer la sécurité et la ponctualité en diminuant le nombre de cas de *trespassing* dans les *hotspots* dans lesquels elles ont été mises en oeuvre. Par exemple, grâce aux caméras installées à Liège dans le tunnel, il y a trois fois moins de tentatives de *trespassing* selon Infrabel.

De manière générale, pour lutter contre le *trespassing* et les comportements mettant en danger la sécurité de l'exploitation ferroviaire, les agents constatateurs d'Infrabel infligent des amendes administratives aux contrevenants pour lesquels un procès-verbal a été rédigé pour une infraction ayant eu lieu sur une propriété d'Infrabel, conformément à la nouvelle loi policière.

Selon Infrabel, de nouveaux dispositifs de détection sont en cours d'étude, comme le placement de traqueurs sur les câbles, l'utilisation de *red scans* à infrarouge contre les intrusions sur le réseau et l'utilisation de drones.

La SNCB, pour sa part, a recours à des caméras DISC (Dynamic Intrusion System Camera), dispositifs qui peuvent être déplacés en fonction des *hotspots* dont elle a la responsabilité. Elle met tout en oeuvre pour optimiser les dispositifs en les couplant notamment à des systèmes de détection d'intrusion. De même, elle suit les développements techniques et technologiques sur le marché de la sécurité et les bonnes pratiques de ses collègues étrangers via la participation à des forums internationaux.

12.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. J'entends effectivement que plusieurs dispositifs sont à l'étude. J'aurais cependant souhaité connaître les résultats car on entend beaucoup parler d'études mais peu de résultats. Nous serons attentifs aux résultats de ces études sur ces dispositifs destinés à renforcer la sécurité.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de wet van 5 mei 2017 betrof de steun voor gecombineerd en verspreid vervoer voor de periode 2017-2020 en verlengde de steun aan gecombineerd vervoer voor, eveneens, de periode 2017-2020. De wet voorzag in subsidiemechanismen voor het goederenvervoer via de trein. Dat systeem gold voor vier jaar en loopt einde dit jaar af.

Ik had graag van u vernomen hoe u deze steunmechanismen evalueert en welk volume aan goederenvervoer hiermee werd ondersteund.

Wat is het geschatte volume dat zonder deze steun terecht zou komen bij het wegtransport?

Bent u voorstander van een verlenging van deze steunmechanismen voor een nieuwe periode van vier jaar of eventueel voor een langere periode?

Aangezien het overheidssteun betreft, is natuurlijk een goedkeuring vanwege de Europese instanties noodzakelijk. Zijn er in dat verband al contacten geweest vanwege de FOD Mobiliteit of vanuit uw kabinet met het oog op een eventuele goedkeuring van een verlenging van deze steunmechanismen? Tot wat hebben deze besprekingen geleid?

Welke bedragen werden onder deze systemen sedert 2017 uitgegeven?

13.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, mijn administratie laat mij weten dat er momenteel een consultant in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer bezig is met de evaluatie van de steunmaatregel aan het gecombineerd en verspreid vervoer. Naast de evolutie van de vervoerde goederen zal deze studie ook een raming bevatten van het aantal vrachtwagens dat werd vermeden dankzij het steunregime. De studie zal ook nagaan welk volume aan goederentrafiëken voor het verspreid vervoer werd ondersteund. Afzonderlijke volumes per Gewest zijn niet beschikbaar. Deze studie heeft ook als doel om na te gaan of een verdere steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer noodzakelijk is en, zo ja, aanbevelingen te doen in welke vorm toekomstige steun aan het spoorgoederenvervoer het best zou gebeuren.

Indien uit de studie zou blijken dat verdere steun aangewezen is, zal een nieuwe steunmaatregel worden uitgewerkt en worden voorgelegd aan de regering. Na akkoord zal die worden voorgelegd aan de Europese Commissie, met als doel vanaf 1 januari 2021 te starten met nieuwe steunmaatregelen zodat de continuïteit van de steun aan de spoorwegsector verzekerd kan blijven.

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

13.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting en de cijfers. Ik heb begrepen dat er een studie lopende is. Wanneer wordt de conclusie van die studie verwacht?

Nu is er nog een consultatie lopende die de basis moet vormen van een inschatting over de opportuniteit van de voortzetting. Dan moet er een nieuw systeem worden opgezet. Dan volgt er een goedkeuring van de regering en een goedkeuring van de Europese Commissie. Er moet dus nog een heel traject worden afgelegd binnen nu en tien maanden, terwijl het toch om heel belangrijke steunmaatregelen van het goederenvervoer over het spoor gaat. Zonder dit dreigt een grote bijkomende goederentrafiëk op onze wegen terecht te komen. Dit is een cruciale maatregel voor de modal shift. Het is belangrijk om dit op te volgen.

Hebt u een idee van de timing?

13.04 Minister **François Bellot**: Ik heb geen einddatum van de studie, maar ik hoop die in mei of juni te ontvangen. Ik of de volgende minister. We moeten optimistisch zijn.

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

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

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

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

14.01 **Nathalie Dewulf** (VB): Mijnheer de minister, volgens een aantal berichten in de pers zouden de scanners voor de ruimbagage van de luchthavens Antwerpen-Deurne en Oostende-Brugge geregeld uitvallen. Tijdelijk wordt er gewerkt met lapmiddelen, zoals niet-representatieve steekproeven. Ook enkele passagierspoorten zijn defect. Daarnaast blijkt ook dat veel handscanners voor passagierscontrole niet naar

behoren functioneren. Uiteraard hebben al die elementen een weerslag op de veiligheid in die luchthavens.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van die situatie? Welke maatregelen hebt u reeds genomen? Zal de defecte apparatuur vernieuwd dan wel hersteld worden? Zo ja, wanneer? Hoe wordt de veiligheid van de passagiers en van het personeel momenteel gewaarborgd?

14.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de beveiligingsinspecteurs van het DGLV voeren regelmatig inspecties uit op die luchthavens. Als onderdeel van hun inspecties wordt de effectiviteit van de beveiligingsapparatuur gecontroleerd. Indien de effectiviteit van de apparatuur niet voldoet aan de eisen van de Belgische en Europese regelgeving, stellen de inspecteurs een rapport op. Om veiligheidsredenen is dat verslag beperkt qua toegang. Afhankelijk van de ernst van de geconstateerde tekortkomingen kunnen de inspecteurs verzoeken om het gebruik van de machines te staken. In alle geval wordt de luchthaven verzocht de nodige maatregelen te nemen om de tekortkomingen te verhelpen.

Luchthavens hebben de keuze uit verschillende middelen om de tekortkoming te verhelpen. De betrokken luchthaven stelt een plan op voor de vervanging van het materiaal dat het laat afweten. De inspecteurs van het DGLV gaan na of dat plan door de luchthaven wordt uitgevoerd.

Volgens punt 4.1.1.5 van de uitvoeringsverordening EU 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, mogen draagbare metaaldetectoren alleen als aanvullend middel van een beveiligingsonderzoek worden gebruikt. Deze vervangen niet de fouillering en de daarbij horende vereisten. Hun slechte werking vormt dus geen bedreiging voor de veiligheid van de passagiers, hun bagage en het personeel. Bovendien blijft de veiligheid van de passagiers steeds gegarandeerd vermits het veiligheidspersoneel op de luchthavens is opgeleid in verschillende methodes om de passagiers en hun bagage te controleren. Als de apparatuur niet meer functioneert, heeft de veiligheidsbeambte steeds een alternatieve manier van screenen

14.03 **Nathalie Dewulf** (VB): Mijnheer de minister, dit moet goed worden opgevolgd. Als de scanners niet werken, moet dat probleem zo snel mogelijk worden opgelost. Kan er eventueel een externe firma worden ingeschakeld voor de veiligheid? Is dat mogelijk?

14.04 Minister **François Bellot**: Dat is een mogelijkheid, maar dat is nu niet het geval.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "Nieuwe aanwervingen bij de NMBS" (55002569C)
- **Tomas Roggeman** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De contractualisering bij het spoor" (55002606C)
- **Tomas Roggeman** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De statutaire functies in de spoorbedrijven" (55002649C)

15 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les nouveaux recrutements à la SNCB" (55002569C)
- **Tomas Roggeman** à **François Bellot** (Mobilité) sur "La contractualisation aux chemins de fer" (55002606C)
- **Tomas Roggeman** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les fonctions statutaires dans les entreprises ferroviaires" (55002649C)

15.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs konden we in de pers vernemen dat de NMBS 1.800 nieuwe medewerkers wil aanwerven, onder wie heel wat nieuwe treinbestuurders en -begeleiders, stations- en onderstationscheffs.

Zijn de geplande aanwervingen nieuwe aanwervingen of betreft het vooral vervangingen? Of anticipeert de spoorwegmaatschappij op die manier op een natuurlijke uitstroom van het personeelsbestand? Op dit moment werkt er immers een groot aantal 50-plussers bij de NMBS.

Onder welk statuut worden de nieuwe personeelsleden aangeworven? Gaat het louter om statutaire

aanwervingen of worden de nieuwe personeelsleden ook op contractuele basis in dienst genomen?

15.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, in Frankrijk werft de spoorwegmaatschappij SNCF sinds 1 januari 2020 enkel nog contractueel personeel aan. Bij ons hebben bijna alle personeelsleden van de NMBS, Infrabel en HR Rail een ambtenarenstatuut.

Mevrouw Sophie Dutordoir verklaarde eind vorig jaar tijdens een hoorzitting in onze commissie dat er voor die situatie ook bij ons een kantelpunt nadert om de contractuele aanwerving van nieuw personeel mogelijk te maken. Dat komt door de leeftijdspiramide: een kleine 20 % van het NMBS-personeel is vandaag ouder dan 55 en stroomt de komende jaren uit. Bij Infrabel is het aandeel 55-plussers zelfs nog aanzienlijk hoger, met één op de acht personeelsleden. Er is dus sprake van een vergrijzingsgolf, die binnenkort uitstroomt.

Kunt u de cijfers bevestigen? Hoe verhoudt de uitstroom zich ten opzichte van het totale personeelsbestand op dit moment? Wat betekent dat voor het lopende aanwervingsbeleid?

Zijn er tijdens uw aflopende mandaat als voogdijminister stappen ondernomen om een contractuele aanwerving van personeel mogelijk te maken, zoals ook vermeld in het Zomerakkoord van 2017?

Over maximaal vijftien jaar wordt het spoor geliberaliseerd. Deelt u de mening dat, met het oog op de toekomstige concurrentiepositie van de bedrijven in kwestie, de omslag gemaakt moet worden? Daar komt nog bij dat tegen dan al onze buurlanden zullen werken met contractueel personeel. Bent u bereid om een omschakeling naar contractuele arbeid te laten onderzoeken?

15.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, HR Rail laat mij weten dat overeenkomstig de bepalingen in artikel 67 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, zoals nadien gewijzigd, het personeel van de Belgische Spoorwegen wordt aangeworven bij of krachtens beslissing van de raad van bestuur van HR Rail en tewerkgesteld krachtens het personeelsstatuut en de personeelsreglementering. Verder bepaalt artikel 67 dat HR Rail personeelsleden kan aanwerven en tewerkstellen met een arbeidsovereenkomst onderworpen aan de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, met het oog op een aantal welbepaalde doelstellingen. De aanwervingen door HR Rail zijn conform de voorschriften van die wettelijke bepalingen. Zoals bepaald in voormelde wetgeving zijn contractuele aanwervingen mogelijk en gebeuren ze onder meer voor de functie van ingenieur, technicus, enzovoort. Van een inbreuk op de statutaire aanwervingen kan er dus geen sprake zijn.

Wat de operationele functies betreft, streeft de NMBS naar een een-op-eenvervanging. Natuurlijk wordt ook rekening gehouden met de nood aan bepaalde nieuwe profielen en klantenverwachtingen, maar ook met technologieën die continu evolueren.

Het effect van de geplande aanwervingen op de totale loonmassa binnen de NMBS zal beperkt zijn, gezien ook de grote uitstroom aan personeel.

Wat de dochteronderneming betreft, werd een aantal activiteiten inderdaad geïnternaliseerd. Daartoe werd beslist na het uitvoeren van prestatieanalyses en optimalisatieplannen. De personeelsleden die instonden voor de uitvoering van de overgenomen taken hebben de mogelijkheid gekregen om die taken verder te blijven uitoefenen binnen een nieuwe entiteit indien zij dat wensten.

De prioriteit van de Belgische Spoorwegen is veilig en stipt treinverkeer voor de reizigers. Binnen het aanwervingsbeleid is het essentieel voldoende competent, performant en geëngageerd personeel aan te werven. Het aantal personeelsleden dat de komende jaren aangeworven moet worden, hangt af van verschillende factoren: de uitstroom, het vervoersplan, de technologische evolutie, de budgetten enzovoort. De natuurlijke uitstroom is al een aantal jaren van toepassing binnen de Belgische Spoorwegen en heeft geen invloed gehad op de keuze voor contractuele of statutaire tewerkstelling.

Mijn antwoorden op uw vraag over het aantal statutairen dat op dit moment bij de NMBS, Infrabel en HR Rail werkt en over de uitstroom van statutaire ambtenaren in de komende jaren ten opzichte van het totale personeelsbestand, zullen u in tabelvorm worden bezorgd.

15.04 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel voor uw antwoord.

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

Uw antwoord is bijzonder correct. De tekst die u waarschijnlijk aangeleverd is door HR Rail geeft immers enkel een samenvatting van de regelgeving zoals die vandaag bestaat.

Ik betreur dan ook een beetje dat er niet wordt ingegaan op de concrete vragen over de opportuniteit voor de toekomst. U bent natuurlijk minister in lopende zaken, wat uw bewegingsvrijheid ter zake een beetje beperkt, maar als wij zien dat ook hier uitvoering kan worden gegeven aan het Zomerakkoord van 2017, dat inging op de contractualisering van aanwervingen bij de overheid, hebt u eigenlijk de nodige bewegingsvrijheid om hier ook bestuurlijke stappen vooruit te zetten.

Ik vind het jammer dat wij geen signalen in deze richting hebben mogen opvangen in uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid leidde in 2015 tot een actieplan met 15 concrete maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Een van deze maatregelen was de oprichting van een instituut voor ongevallenanalyse. Heel wat verkeersexperts wijzen reeds jaren op de nood aan diepgaand onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen. Een betere kennis van die oorzaken en de omstandigheden waarin ongevallen plaatsvinden, kan bijdragen aan een beter beleid.

Bij de oprichting van een dergelijk instituut moet uiteraard voldoende aandacht gaan naar de bescherming van de privacy van de personen van wie de gegevens onderzocht en verwerkt worden. Ook het College van procureurs-generaal zou er niet voor te vinden zijn dat derden conclusies trekken uit hun bevindingen bij ernstige ongevallen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de oprichting van een instituut voor ongevallenanalyse? Staat u daar nog steeds achter?

Hoe zal er tegemoetgekomen worden aan de bezwaren in verband met privacy?

Is een apart instituut vereist of kan deze analyse ondergebracht worden bij het verkeersveiligheidsinstituut Vias?

Een andere maatregel die inzicht kan geven in de oorzaak van ongevallen, is de verplichting om nieuwe voertuigen uit te rusten met een zwarte doos. De Europese Commissie zou dit dossier naar zich togetrokken hebben. Wat is de stand van zaken hiervan?

16.02 **Minister François Bellot:** Mijnheer Raskin, het pad om een instituut voor ongevallenanalyse op te richten werd verlaten. De noodzaak aan verder ongevallenonderzoek, zoals onderzoek ter plaatse, interviews met betrokkenen en bloedafname bij de bestuurders inzake niet-afgesloten gerechtelijke dossiers is inderdaad in tegenspraak met het geheim van het onderzoek.

Uit besprekingen met het College van procureurs-generaal kwamen dan ook tal van bedenkingen naar voren. Bovendien komen de punten waarover een akkoord kon worden bereikt, zijnde toegang tot afgesloten rechtszaken en machtigingen van de plaatselijke magistraat, reeds overeen met de praktijk die Vias heeft ontwikkeld in het kader van reeds uitgevoerde of nog lopende onderzoeken naar ongevallen.

De oprichting van een instituut voor ongevallenanalyse zou onder deze omstandigheden dan ook geen echte toegevoegde waarde opleveren.

Ook al vergt dit veel overleg met de gerechtelijke autoriteiten, toch slaagt Vias er vandaag nog steeds in om ook bij ontstentenis van zo'n instituut ongevalstudies uit te voeren. Zo heeft Vias de laatste jaren

diepteonderzoeken naar verkeersongevallen uitgevoerd, met name ongevallen met vrachtwagens en ongevalreconstructies met drones en 360°-camera's. Dit jaar zal het diepteonderzoek uitvoeren naar verkeersongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs.

Wat de bescherming van de persoonsgegevens betreft, worden daartoe alle garanties gecontroleerd door de magistraat die toegang heeft tot de gerechtelijke dossiers. *Onboard* informaticasystemen zoals de black box kunnen een belangrijke gegevensbron betekenen voor diepteonderzoeken. Een black box hetzij een *event data recorder* moet vanaf 2022 in nieuwe voertuigen zijn ingebouwd. Dit toestel kan voor de analyse van dodelijke verkeersongevallen cruciale geanonimiseerde informatie aanreiken zonder de eigenaar of de houder van het voertuig te identificeren.

Los daarvan loopt er momenteel een pilootproject in ons land waarbij recidiverende snelheidsovertreders veroordeeld kunnen worden tot een black box waarbij een continue snelheidsmeting gepaard gaat met een intensieve individuele opvolging van deze persoon door Vias gedurende één jaar. Als dit pilootproject na afloop succesvol blijkt, wordt er bekeken hoe we de black box eventueel versneld kunnen integreren als onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid.

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

Ik trek dan de conclusie dat, tenzij ik mij vergis, de bezwaren van het College van procureurs-generaal over de privacyproblematiek maken dat het idee van een instituut voor ongevallenanalyse, zoals destijds voorgesteld door de Staten-Generaal, afgevoerd is en dat wij verder gaan met Vias als expert, dat het onderzoek in het verleden al deed en in de toekomst dus actief zal blijven. Het idee van de Staten-Generaal is dus gepasseerd, als ik u goed begrijp.

Over de black box hoor ik u vooral zeggen dat er een pilootproject loopt. Het kan zinvol zijn om de resultaten daarvan te kennen om dan een timing uit te werken om dit te gaan implementeren.

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

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

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

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik neem u opnieuw even mee naar de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Van die samenkomst was een actieplan het resultaat. Een van de maatregelen had de bedoeling om de kostprijs van alternatieve straffen zoals verkeerscursussen gedeeltelijk of volledig ten laste te leggen van de overtreeders in plaats van de samenleving. De overtreeders moeten immers de verantwoordelijkheid dragen voor hun wangedrag. Gaat u ermee akkoord dat de kostprijs van alternatieve straffen gedragen moet worden door de overtreeders zelf?

Op het moment draagt de samenleving de kostprijs van alternatieve straffen. Hebt u cijfers daarover? Om welk bedrag ging het de voorbije drie jaar, indien mogelijk op jaarbasis?

Werkt u aan een wettelijke regeling om het mogelijk te maken dat de kostprijs ten laste komt van de overtreeders? Zo ja, wanneer zou zoiets in werking kunnen treden? Kunt u de krijtlijnen van zo'n regeling al meedelen?

Zal de volledige kostprijs ten laste vallen van de overtreeders of slechts gedeeltelijk? En geldt dat dan voor alle alternatieve straffen, of maar voor enkele?

17.02 Minister François Bellot: Beste collega, het lijkt mij logisch dat de dader zelf de kosten van de alternatieve maatregelen draagt. Die praktijk wordt bovendien aanbevolen, omdat ze de dader bewust maakt van de ernst van het delict en ze de kansen om zijn gedrag te wijzigen, bevordert. Ik ben echter van mening dat bepaalde uitzonderingen mogelijk moeten zijn, wanneer de kosten van de alternatieve maatregelen van die aard zijn dat geen enkele overtreder er een beroep op zou doen wanneer hij die volledig zou moeten dragen. In die gevallen kan een bijdrage vanuit de Gemeenschappen gerechtvaardigd zijn.

Wanneer een nieuwe, alternatieve sanctie wordt getest in een proefproject, kan het ook nodig zijn om in een financiering te voorzien om vrijwilligers te vinden. Zo kosten de zwarte dozen die momenteel in het kader van een proefproject van recidivisten worden gebruikt, meer dan 1.000 euro. Dat bedrag kan niet concurreren met de meeste traditionele boetes en zonder een duwtje in de rug vanwege de overheid zou een dergelijke studie niet kunnen worden uitgevoerd.

Natuurlijk roept gemeenschapsfinanciering vragen op, maar in sommige gevallen kan de samenleving er baat bij hebben. Dat is het geval wanneer de alternatieve maatregel effectiever is dan de traditionele boete om een gedragsverandering tot stand te brengen, maar het lijkt mij in ieder geval dat de dader ook zelf steeds een financiële bijdrage moet leveren.

Ik beschik niet over de bedragen die de FOD Justitie, die verantwoordelijk is voor de financiering van de alternatieve maatregelen, aan de verschillende organisaties heeft toegekend. Ik nodig u uit om de minister van Justitie hierover te raadplegen. Ik beschik alleen over de cijfers voor de Driver Improvement-opleidingen, die door Vias Institute worden gegeven, maar er zijn ook andere instanties op dat vlak actief. De kosten van andere alternatieve straffen, zoals een verplicht bezoek aan een revalidatiecentrum en werkstraffen zijn niet inbegrepen.

Mijn administratie bereidt momenteel een ontwerp van koninklijk besluit voor dat het mogelijk moet maken om voor bepaalde overtredingen, zoals snelheidsovertredingen, een alternatieve opleiding voor te stellen in plaats van een onmiddellijke inning. De kosten van de opleiding zouden volledig worden gedragen door de overtreder. Om ervoor te zorgen dat dat bedrag in verhouding is met het bedrag van de onmiddellijke inning voor de overtreding, zal de voorgestelde opleiding van korte duur zijn. Die regeling moet nog worden besproken met de partners van Justitie en de Gewesten.

De regering is vooralsnog in lopende zaken. Het is daarom onmogelijk te zeggen wanneer het systeem van alternatieve opleiding zal kunnen worden ingevoerd.

17.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik onthoud vooral dat u akkoord gaat met het principe dat een dader hoort te betalen. Ik ben het ook met u eens dat in een aantal uitzonderingen voorzien zal moeten worden. U hebt daarvan een aantal voorbeelden gegeven.

Wij worden tegenwoordig dagelijks – gisteren was er nog het dodelijk ongeval met vluchtmisdrijf – om de oren geslagen met het verschrikkelijke leed dat mensen overkomt, als een van de dierbaren bij een verkeersongeval betrokken is. De Staten-Generaal van 2015 is nu al een eindje geleden. De regering is effectief in lopende zaken. Niettemin moeten wij met het oog op de toekomst – wie weet wat er nog komt – het probleem van de verkeersveiligheid aanpakken en de ambities die ooit door experts en burgers zijn neergeschreven, ter harte nemen.

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

18 Samengevoegde vragen van

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

18 Questions jointes de

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

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op een ogenblik dat duurzame alternatieven

voor vrachtvervoer via de weg gevonden moeten worden, gaat Infrabel de spoorontsluiting van de Brusselse haven en de Audi-fabriek te Vorst gewoonweg opbreken, zonder alternatief.

Vrachtvervoer via het spoor veroorzaakt acht keer minder luchtvervuiling dan transport via de weg en verbruikt zes keer minder energie. Spoorverkeer is bovendien essentieel om de havenzone te ontwikkelen.

Vandaag rijden er nog elke dag 20 vrachttreinen tot in de Audi-fabriek. Die kunnen daar worden geladen en gelost. Dat is wellicht de meest ecologisch verantwoorde manier om zware onderdelen tot in de fabriek te krijgen. De Audi-fabriek, waar nota bene elektrische wagens worden gebouwd, zou nu moeten kiezen voor bevoorrading via vrachtwagens, die allemaal via de Brusselse ring zouden moeten rijden. Uit een impactstudie blijkt dat de spooraansluiting van de haven, als ze blijft bestaan, op korte termijn al 220 vrachtwagens per week uit het Brusselse verkeer zou kunnen houden. Op langere termijn kunnen dat er nog veel meer worden.

Ook de belangrijke vrachtspoorlijn 26A wordt vanaf mei opgebroken, zonder dat er na de zomer een haalbaar alternatief is. Die schrapping heeft volgens de impactstudie nog zwaardere gevolgen. Er zouden meteen wekelijks 3.300 extra vrachtwagens in het Brusselse verkeer komen, met bijbehorende verkeershinder, economische schade en luchtvervuiling tot gevolg. Dat is nogal cynisch, op een ogenblik dat men een lage-emissiezone doorvoert.

De haven, het Brusselse Gewest en de firma Lineas hebben Infrabel gedagvaard. Infrabel is volgens Europese wetgeving immers verplicht om elke Belgische haven van een spoorverbinding te voorzien.

Mijnheer de minister, klopt het dat Infrabel van plan is de enige spoorverbinding, de lijn 26A, met de haven van Brussel te verwijderen? Zo ja, welke stappen heeft men daarvoor reeds gezet? Op welke termijn zal dat gebeuren?

Zullen Audi Brussels en andere bedrijven nog per trein bevoorrad kunnen worden vanaf de zomer van 2020?

Zult u, als minister van Mobiliteit, ingrijpen in dit dossier, zodat de belangen van de burgers kunnen worden verdedigd, de spoorlijn opengehouden wordt en er ook in de toekomst een alternatief voor het vrachtvervoer aangeboden zou worden?

18.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de terreinen van Schaarbeek-Vorming moeten volgens een koninklijk besluit van december 2004 door de nationale spoorbedrijven tegen eind 2020 worden vrijgegeven. Op dat ogenblik moet het Fonds voor Spoorweginfrastructuur die terreinen immers verkopen.

Er zouden gesprekken hebben plaatsgevonden met het Brussels Gewest dat met het terrein grootse plannen heeft. Het Brussels Gewest en de haven van Brussel hebben recent Infrabel gedagvaard omdat zij het enige aansluitspoor naar de Brusselse haven zou afbreken.

Mijnheer de minister, ik had graag van u het volgende vernomen.

Welke infrastructuur van Schaarbeek-Vorming wordt afgebroken en op welke termijn?

Zijn er alternatieve spoorverbindingen voorhanden voor de ontsluiting van de Brusselse haven?

Hoe verklaart u dat de bouw van een permanente alternatieve verbinding na zestien jaar nog steeds onvoltooid is, hoewel al sinds 2004 vastligt dat Infrabel haar activiteiten daar moet stopzetten?

Wat is de conclusie van de gesprekken die tot dusver tussen het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en het Brussels Gewest hebben plaatsgevonden?

Hebben zich ondertussen behalve de Brusselse gewestregering ook andere kandidaat-kopers gemeld? Welke kopers hebben zich in voorkomend geval gemeld? Is daarin eventuele voortgang te bespeuren?

Kan u bevestigen dat in dat verband een verkoopprijs van 40 miljoen euro werd gemeld en dat die prijs gezien de bijzondere omvang en de unieke ligging van het terrein een veeleer lage verkoopprijs zou zijn? Is

er een schatting van de marktwaarde van de terreinen gemaakt? Op welk bedrag komt die schatting uit?

Tot slot, hoe wil u in uw hoedanigheid van voogdijminister de rendabiliteit van de terreinen van het FSI op Schaarbeek-Vorming verzoenen met de ontsluiting van de Brusselse haven?

18.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals mijn collega, mevrouw Vindevoghel, al opmerkte, speelt de haven van Brussel een belangrijke rol in het ontwarren van de Brusselse mobiliteitsknoop en het ontwikkelen van de logistiek van de toekomst. Om zijn potentieel als logistiek centrum van de toekomst te kunnen verwezenlijken, is intermodaliteit met andere duurzame vervoermiddelen essentieel, in het bijzonder natuurlijk met het spoor. De Europese RTE-T-verordening nr. 1315/2013 stipuleert trouwens in artikel 15 dat binnenhavens op weg- en spoorweginfrastructuur moeten zijn aangesloten.

In het verleden werd de uitgebreide spoorverbinding, onder meer op de site van Thurn & Taxis, op de linkeroever sterk afgebouwd, wat volgens ons een historische fout is geweest.

Het is verbijsterend te vernemen dat Infrabel nu ook de enige overblijven spoorverbinding op de rechteroever zou verwijderen. Zoals de heer Roggeman u ook toelichtte, mag volgens het koninklijk besluit van 30 december 2004 Infrabel het terrein van Schaarbeek-Vorming immers tot 31 december 2020 bezetten.

Het is onaanvaardbaar dat de haven van Brussel haar laatste spoorverbinding zou verliezen. De haven heeft Infrabel dan ook op 12 oktober gedagvaard voor de rechtbank van eerste aanleg, en wordt daarin bijgestaan door het Gewest, zoals de heer Roggeman u reeds vertelde.

Daar een uitspraak voor het einde van 2020 onzeker is, startte de haven op 14 maart 2019 een procedure in kortgeding op om te verhinderen dat Infrabel de spoorverbinding ondertussen zou verwijderen. De uitspraak in kortgeding zou binnenkort bekendgemaakt worden.

Ik heb nog een aantal bijkomende vragen, ter aanvulling van de vragen van de collega's Vindevoghel en Roggeman.

Welke sancties riskeert België door het overtreden van de Europese RTE-T-verordening?

Welke sancties riskeert Infrabel door het overtreden van het koninklijk besluit, dat uitdrukkelijk stipuleert dat lijn 26A tegen 31 december 2020 verplaatst moet worden en niet verwijderd?

Hoe is het mogelijk dat men op zestien jaar tijd geen gepaste maatregelen genomen heeft om deze spoorverbinding te vrijwaren?

Welke acties hebt u in de afgelopen maanden ondernomen in verband met dit dossier? En wat plant u nog te doen?

Tot slot, zou u als tijdelijke oplossing de deadline van 31 december 2020 uit het koninklijk besluit kunnen verschuiven?

18.04 Minister François Bellot: Beste collega's, krachtens het koninklijk besluit van 30 december 2004 werd de eigendom van een terrein van 40 hectaren op de site Schaarbeek-Vorming overgedragen aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI). Infrabel is gemachtigd de site nog tot 31 december 2020 te bezetten en is verplicht het terrein ten laatste tegen die datum volledig vrij te maken en bijgevolg alle spoorinfrastructuren die erop gelegd zijn op te breken. Het gaat hier om een wettelijke verplichting waaraan Infrabel zich niet kan onttrekken. Zoniet moet het een boete van ongeveer zeven miljoen euro per jaar betalen.

Op dit terrein bevinden zich twee afzonderlijke spoorinfrastructuren, die elk een verschillende functie hebben waartussen een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt. Enerzijds, is er lijn 26A, die bestemd is voor goederenverkeer via de site Schaarbeek-Vorming en onder meer wordt gebruikt door het bedrijf Audi. Anderzijds, is er een aansluitspoor van de haven van Brussel.

Wat het goederenverkeer op lijn 26A betreft, is er volgens Infrabel een alternatief traject voorhanden om de continuïteit van het goederenverkeer via de site Schaarbeek-Vorming te verzekeren. Daarvoor moet men een tunnel uitrusten en die verbinden met het spoornet. Om die werken te kunnen uitvoeren, moet het

treinverkeer gedurende drie maanden in de zomer van 2020, meer bepaald van 1 juni tot 31 augustus, onderbroken worden.

Lijn 26A wordt dus in juni 2020 buiten dienst gesteld. Het goederenverkeer via de site, meer bepaald van en naar het bedrijf Audi, zal vanaf 1 september 2020 kunnen worden hervat. Gedurende de drie maanden durende werken zal Audi niet bereikbaar zijn per trein via Schaarbeek-Vorming. Infrabel bestudeert echter alternatieve trajecten voor Audi, zoals het altijd doet voor haar klanten wanneer infrastructuurwerken lijn-onderbrekingen vereisen.

Infrabel laat mij weten geen kennis te hebben van de genoemde impactstudie, waarin werd vastgesteld dat de lijnonderbreking op korte termijn zou leiden tot 220 extra vrachtwagens en op lange termijn tot 3.300 extra vrachtwagens op de Brusselse wegen. Infrabel wenst ook te verduidelijken dat er niet dagelijks maar wekelijks maximaal 20 goederentreinen in opdracht van het bedrijf Audi op deze spoorverbinding rijden.

De haven van Brussel is met betrekking tot het aansluitspoor een kortgedingprocedure gestart bij de rechtbank van eerste aanleg in Brussel opdat de verbinding zou behouden blijven. Aangezien bij de te nemen beslissing nog andere actoren dan Infrabel betrokken zijn, heeft Infrabel gevraagd dat alle betrokken partijen hierbij aanwezig zouden zijn. Infrabel laat weten dat er geen andere spoorverbinding met de haven bestaat dan de huidige en dat ze altijd heeft gezocht naar de meest bevredigende oplossing voor alle betrokken partijen.

Krachtens het KB is Infrabel gemachtigd om met het FSI te onderhandelen over een redelijke verlenging van de termijn voor de afbraak van de infrastructuur na de bezettingsperiode. Infrabel heeft met het FSI onderhandeld en een verlenging van de termijn tot 30 juni 2021 verkregen. Door de verlenging van de termijn kan het aansluitspoor tot 30 december 2020 in dienst blijven en kan de infrastructuur tot 31 maart 2021 behouden blijven, zodat er extra tijd is om via onderhandelingen tot een oplossing te komen of om een uitspraak te doen over de grond van de zaak.

De rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft op 20 december 2019 het verzoek om voorlopige maatregelen van de haven verworpen omdat de overeenkomsten tussen het FSI en Infrabel volstaan voor de voorlopige regeling van de situatie van de partijen. De rechtbank heeft bovendien verklaard zonder rechtsmacht te zijn om kennis te nemen van de vordering van de haven van Brussel, behalve daar waar deze zich wil beroepen op een erfdienstbaarheid. De rechtbank besloot dat er geen aanleiding was om noch de kritieken inzake de wettigheid van de opbreking van de omstreden verbinding, noch de wettigheid van het koninklijk besluit van 30 december 2004 te onderzoeken.

Voorzitter: Kim Buyst.

Présidente: Kim Buyst.

De rechtbank heeft alle grieven van de haven onontvankelijk verklaard, met uitzondering van de vraag of deze een erfdienstbaarheid heeft. Het gaat om een uitspraak ten gronde, waartegen de haven van Brussel en het Brussels Gewest beroep kunnen aantekenen binnen de maand na kennisgeving van het vonnis.

18.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben verontwaardigd over het feit dat de mensen van Audi, waarmee wij gisteren nog contact hebben gehad, nog niet weten wat er de komende maanden zal gebeuren. Het is toch straf dat die mensen zelfs niet weten dat er gedurende een hele periode een onderbreking van het vervoer zal zijn. Dat is ongelooflijk.

Ik wil nogmaals benadrukken dat wij vinden dat het goederenvervoer per spoor zou moeten worden uitgebreid in plaats van afgebouwd. Binnenkort komt er de vrachtverbinding per spoor van Valencia naar het Europees Centrum voor fruit en groenten in Brussel, maar dat wordt misschien onmogelijk doordat die aansluiting er niet zal zijn.

Voor de PVDA-fractie is het spoor opbreken op dat terrein een aanslag op het algemeen belang ten voordele van de grondbezitters. Het is een absurde situatie, waarbij het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, dat volledig in handen van de overheid is, en het overheidsbedrijf dat uiteindelijk het terrein zal mogen ontwikkelen, elkaar tegenwerken in plaats van naar een oplossing te zoeken.

Wij vragen dan ook een betere samenwerking tussen al die partijen en vragen dat het algemeen belang van de Brusselaars primeert.

18.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dit blijft toch een merkwaardig verhaal.

Verschillende instanties begeven zich in onderling conflict en belanden in een juridische slangenkuil door dagvaardingen en vonnissen in verscheidene richtingen. Het blijft sterk, aangezien dit vermeden kon worden.

De doelstellingen van het project op dat terrein waren namelijk al in 2004 klaar. Gedurende zestien jaar diende de gelegenheid zich dus aan om een passende oplossing te zoeken met alle verschillende betrokken partijen, waarbij gezocht moest worden naar een onderling akkoord dat voor de diverse partners aanvaardbaar is. Ik vind het jammer dat van die tijd geen gebruik werd gemaakt.

Dat is, voor alle duidelijkheid, geen verwijt ten aanzien van u, mijnheer de minister. Het is wel spijtig dat wij nu tot een situatie zijn gekomen van veel fingerwijzingen maar weinig oplossingen. Ik hoop in elk geval dat de werken, die deze zomer gepland staan als alternatief voor lijn 26A, vlot mogen verlopen, zodat de onderbreking van die verbinding niet langer hoeft te duren dan de drie voorziene maanden.

18.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Collega's, sta mij toe van op de voorzittersstoel te repliceren.

Mijnheer de minister, ik wil mij aansluiten bij de vorige sprekers als zij zeggen dat dit een heel belangrijk dossier is voor de haven van Brussel. Wij moeten ervoor zorgen dat onze duurzame transportmodi meer in plaats van minder ingezet worden. Wij hopen dan ook dat u als minister van Mobiliteit de nodige aandacht aan dit dossier blijft geven.

18.08 François Bellot, ministre: Je souhaiterais apporter un complément d'information.

Il faut savoir pourquoi un accord est intervenu en 2003. C'était pour construire le stade national sur les terrains. Cela a nécessité un certain temps. En effet, il n'était pas seulement question du parking C du Heysel.

Quand les choses ont été faites, des négociations ont eu lieu en vue de la vente par le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire (FIF en français et FSI en néerlandais). Des offres ont été faites. Mais Bruxelles souhaitait acheter 18 hectares sur les 40. Et ces 18 hectares enclavaient les 22 qui restaient. Ce faisant, le FIF a décidé de ne pas vendre ces 18 hectares, partant du principe qu'il voulait tout vendre en une fois.

Il faut également savoir que c'est le FIF, qui dépend du ministre des Finances, qui a la main – ce n'est donc pas moi qui l'ai – et est obligé, en tant que pouvoir public, de procéder à une vente publique ou de passer par une mise en concurrence de la vente.

Il faut trouver une solution. Il existe une solution technique pour le raccordement du port de Bruxelles. Le tout est de savoir qui va payer ce raccordement. Une négociation était en cours. Mais durant cette négociation, le Port de Bruxelles a fait une action en justice qui a complètement bloqué ladite négociation. Et le tribunal a tranché en disant qu'il n'y avait pas d'obligation. Le règlement européen n'oblige pas – dit-il – à court terme, mais il n'a pas traité sur le fond.

Comme c'est le cas pour tout dossier, ce n'est pas le tribunal, ce n'est pas le juge qui va trouver une solution. Pour ce qui me concerne, je suis ouvert à toute discussion. Mais c'est le FIF, qui relève des Finances, qui doit convoquer toutes les parties. Je suis là pour dire que les rails nécessitent une largeur de 1,413 mètre, qu'il faut une fondation, qu'il faut que les trains puissent passer. Mon rôle s'arrête là!

J'ai rencontré les différents acteurs à qui j'ai fait savoir qu'il fallait se réunir pour discuter du problème. Il convient de savoir si la Région bruxelloise souhaite acheter les 40 hectares ou non, ou qui les achète. Je pense que la Région bruxelloise ne peut pas laisser un tel ensemble proche du centre-ville sans rien faire. Il faut donc avoir une vision, se mettre autour de la table et trouver une solution.

Je suis disponible pour réunir les quatre acteurs, mais l'initiative doit venir du FIF, qui est le propriétaire vendeur. Je voulais bien revoir l'arrêté royal, mais cela relève des Finances. On va se mettre autour de la table et discuter avec Bruxelles, le FIF et Infrabel pour trouver une solution car c'est stratégique pour la Région bruxelloise.

Voilà l'information que je souhaitais vous communiquer afin que vous sachiez ce qu'il en est.

De **voorzitter**: Ik dank u, mijnheer de minister, voor de bijkomende informatie.

Mevrouw Vindevoghel, mijnheer Roggeman, wenst u hierop nog te reageren? (Nee)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Vraag nr. 55002620C van mevrouw Depraetere wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

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

19.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, in het begin van deze namiddag zat hier een delegatie verontwaardigde Kempenaars. De verbinding Geraardsbergen-Oostende is eigenlijk een pars pro toto tussen Denderstreek en kust. Terwijl er miljarden worden gespendeerd, zoals ik aanhaalde, voor de ontplooiing van het GEN om op die manier het Brussels Gewest meer te verbinden met de Denderstreek, blijft men toch Oost-Indisch doof voor de Denderstreek, een regio die toch om en bij de 250.000 inwoners telt. Dat hangt wat af van de tellingen, of men er 'het dorp' Dendermonde bij telt of niet.

Alle gekheid op een stokje, als men nu vanuit de Denderstreek naar Gent of het toeristische Brugge en de kust wil sporen, heeft men daar altijd minstens één of zelfs twee overstappen voor nodig. Reistijden van bijvoorbeeld Ninove of Haaltert naar Oostende van twee uur, enkele reis, zijn eerder regel dan uitzondering. Het is dan ook niet onlogisch dat mensen dan sneller voor de auto kiezen. We spreken dan immers over een afstand van tussen de tachtig en de honderd kilometer. Het is een hallucinante realiteit. Nog frappanter is dat de infrastructuur, namelijk de aansluiting in Denderleeuw, voorhanden is. Het is dus enkel een kwestie van willen, niet van extra onkosten of aansluitingen of onteigeningen of iets dergelijks.

Mijnheer de minister, is er reeds contact geweest met lokale, provinciale of Vlaamse overheden om aan deze vraag tegemoet te komen? Die vraag komt niet alleen van mij persoonlijk, voor alle duidelijkheid. Zo ja, wanneer? Wat was het resultaat van deze eventuele gesprekken en contacten?

Overweegt de NMBS om op regelmatige basis, bijvoorbeeld één trein per uur tussen Geraardsbergen en Oostende met tussenstops in Ninove, Denderleeuw, Gent en Brugge, in te leggen? Uiteraard geldt die vraag ook in omgekeerde richting.

Ik kan daar nog iets aan toevoegen: zou er een mogelijkheid zijn om tijdens de schoolvakanties en in het toeristische seizoen de frequenties nog op te drijven?

19.02 Minister François Bellot: Beste collega, het vervoersplan 2020-2023 heeft als missie een duurzame, kwalitatieve en intermodale multimobiliteitsoplossing aan te bieden. De gerichte uitbreiding van het aanbod met meer dan 5 % in de periode 2017-2020 zette vooral in op het aantrekken van klanten tijdens de daluren en in het weekend. De uitbreiding zorgde mee voor de jaarlijkse reizigersgroei van 3,5 % tot 4 % sinds 2017 en dit elk jaar. De NMBS wil op dat elan verder gaan en het aanbod gefaseerd, telkens in december 2020, 2021 en 2022 verhogen, onder meer in functie van de beschikbaarheid van bijkomende infrastructuur en rollend materieel.

De voorgestelde aanpassing van de dienstregeling komt er na een uitgebreide consultatieronde met de stakeholders, waaronder het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, de Gewesten, de burgemeesters, de provincies, de steden en gemeenten en de regionale vervoerspartners. Deze consultatieronde leverde een hele reeks voorstellen op, die naast het klantenpotentieel ook op hun technische en financiële haalbaarheid werden getoetst.

In december 2019 werd het vervoersplan 2020-2023 door de raad van bestuur goedgekeurd. In januari 2020 werd dit aan de FOD Mobiliteit bezorgd. Begin april 2020 zal de NMBS de rijpaden bestellen bij infrastructuurbeheerder Infrabel, waarna deze in detail zullen worden onderzocht op hun technische haalbaarheid. Na afloop van dit proces zal de NMBS in detail de reizigers en alle betrokken partijen inlichten

over het nieuwe vervoersplan.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

19.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord was een beetje vaag. U verwees naar het vervoersplan 2020-2023. Ik heb dat ook gelezen en daarin wordt niet tegemoetgekomen aan de bezorgdheden van mijn regio. Mijn vraag gaat dus eigenlijk eerder over de verdere toekomst. Dat ontgoocht mij een beetje.

De vraag die ik nu stel, komt niet van mij persoonlijk en van mijn partij alleen. Dit werd reeds opgenomen in meerdere spoorwegstrategieën van de Vlaamse overheid. Het gaat dus niet over het uitvinden van het warm water, maar eerder over het heruitvinden van het warm water.

Wij betreuren dat. Wij zullen hierop zeker nog terugkomen. Ik ga er ook vanuit dat wij dat over de partijgrenzen heen zullen doen om alzo de ontsluiting vanuit de Denderstreek en Zuid-Oost-Vlaanderen richting onze provinciehoofdstad en de Vlaamse Kust te kunnen optimaliseren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, eind december 2019 besliste de Nederlandse regering om de maximumsnelheid op de Nederlandse autosnelwegen overdag tussen 6 uur 's ochtends en 19 uur 's avonds te verlagen naar 100 km/u. 's Nachts blijft de huidige maximumsnelheid van 120 of 130 km/u naargelang van de locatie gehandhaafd. Het is een van de urgente maatregelen om de stikstofuitstoot te verlagen. Als auto's namelijk trager rijden, stoten ze minder schadelijke stoffen uit.

Verschillende verkeerseexperts, ook in ons land, zijn enthousiast over de maatregel. Een lagere maximumsnelheid leidt immers niet alleen tot minder CO₂-uitstoot, minder luchtvervuiling en minder ongevallen, maar ook tot minder geluidsoverlast en een vlottere doorstroming.

Bent u op de hoogte van onderzoeken die uitwijzen dat een verlaging van de maximumsnelheid positieve effecten heeft op uitstoot, luchtvervuiling, ongevallen en files?

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

20.02 Minister François Bellot: Mijnheer Vandenbroucke, al in 2017 heeft Vias Institute op mijn vraag een studie uitgevoerd naar de wenselijkheid van een verlaging of verhoging van de snelheidslimiet op autosnelwegen in België. Ik nodig u uit daarvan kennis te nemen. Bovendien kan de Nederlandse situatie niet zo maar vergeleken worden met de Belgische. In Oostenrijk geldt nu bijvoorbeeld een snelheidslimiet van 140 km/u.

Mijn conclusie was dat het mij beter lijkt om met behulp van variabele snelheidsborden in te spelen op de concrete verkeerssituatie, bijvoorbeeld in de spits en afhankelijk van de luchtvervuiling. Variabele snelheidsborden zijn het duidelijkst voor de weggebruikers, ook de buitenlandse. Vermoedelijk bestaat hiervoor ook een maatschappelijk draagvlak, wat dan weer de naleving ervan ten goede komt.

Het Waals en het Vlaams Gewest moeten hun verantwoordelijkheid nemen, want het installeren van dat soort borden is hun bevoegdheid.

20.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, dank u wel voor het antwoord.

Uw voorstel uit 2017 is mij niet onbekend. U bestelde toen inderdaad een studie naar de verlaging óf

verhoging van de maximumsnelheid. Een verhoging van die maximumsnelheid acht ik in geen enkel geval wenselijk op onze Belgische wegen. Het lijkt me totaal onverantwoord, zowel naar verkeersveiligheid als naar de uitstoot van schadelijke stoffen.

U bent duidelijk geen voorstander van een algehele verlaging van de maximumsnelheid overdag. U werkt liever met borden waarmee de snelheid kan variëren naargelang van de omstandigheden, drukte of mate van luchtvervuiling. Ook mij lijkt dat een betere oplossing, die al op verschillende plaatsen in ons land wordt toegepast. Nu is het inderdaad aan de gewestregeringen om daarmee aan de slag te gaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de sociale onderhandelingen bij het spoor werden na een aantal onsuccesvolle maanden stilgelegd. De standpunten van beide partijen zijn inmiddels bekend en de gesprekken over het voorstel van sociaal protocol voor de periode 2020-2022 zouden pas eind dit jaar worden hervat. Toch besliste de spoortop om een eenmalige bonus van 200 euro in ecocheques uit te keren aan het personeel. Dat is natuurlijk een sympathieke geste en het is die personeelsleden ook van harte gegund, maar vanuit bestuurlijk oogpunt is het een vreemde beslissing om cadeaus te waarde van een paar miljoen euro uit te delen te midden van afgesprongen sociale onderhandeling.

Mijnheer de minister, hoe motiveren de spoorbedrijven de beslissing?

Hoe wordt de maatregel gefinancierd? Is er een bijzondere pot ter beschikking binnen het budget van de NMBS waarmee men dat soort cadeaus kan financieren?

Waarop wordt er in de plaats bespaard? Het lijkt op het afkopen van sociale vrede en dat is niet echt opportuun.

21.02 Minister François Bellot: Beste collega, HR Rail laat mij weten dat de aanwerving van personeel bij de Belgische spoorwegen gebeurt op grond van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, zoals nadien gewijzigd, meer bepaald krachtens artikel 61. Paragraaf 2 van dat artikel voorziet uitdrukkelijk in de aanwerving van personeelsleden met een arbeidsovereenkomst.

De oorspronkelijke vakbondseisen voor een loonsverhoging werden niet aanvaard. De maatregel betreffende de ecocheques is geen loonsverhoging, zoals gevraagd door de vakbonden. Er werd beslist om de sociale dialoog voort te zetten teneinde samen met de vakbondsorganisaties en het personeel uit te maken hoe men best de toekomst kan voorbereiden en een kwaliteitsvolle, duurzame mobiliteit ten dienste van de klanten kan blijven garanderen.

De uitkering van ecocheques aan het spoorpersoneel moet gezien worden als een dankgebaar vanwege de drie bedrijven, met name NMBS, HR Rail en Infrabel, aan hun personeelsleden voor hun bijdrage aan het verhogen van de productiviteit. Dat gebaar wordt niet gecompenseerd via een andere begrotingspost.

Ik wil daar nog aan toevoegen dat de Belgische spoorwegen in de afgelopen jaren de vermindering van de dotatie kon compenseren dankzij de verhoging van de productiviteit.

De ecocheques zullen aan al de personeelsleden van de Belgische spoorwegen uitgekeerd worden. Halftijds tewerkgestelde personeelsleden zullen de helft van de bijdrage krijgen.

21.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, blijkbaar worden de ecocheques niet gecompenseerd op een andere begrotingspost. Sta me toe om even snel een berekening te maken. HR Rail stelt ongeveer 30.000 personeelsleden te werk ten bate van de twee spoorbedrijven. De ecocheques vertegenwoordigen per personeelslid een bedrag van 200 euro. Dat brengt het totaal op 6 miljoen euro. Het verbaast mij toch wel een beetje dat HR Rail dergelijke bedragen zomaar als reserve heeft staan. Dikwijls

wensen de spoorbedrijven namelijk bijkomend budget, verzoeken zij om meer geld. Nu is er blijkbaar zonder bijzondere aanleiding wel een gelegenheid om een extra miljoenenuitgave te verrichten. Dat vind ik vreemd. Ik vraag mij af welke verscholen budgettaire posten er nog meer bij HR Rail aanwezig zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, avant de poursuivre et en termes d'organisation, je pense que vous comptez rester jusque 17 h 30. Tous les collègues qui souhaitent transformer leur question orale en question écrite recevront la réponse immédiatement. Nous pouvons aussi reporter les questions.

Dans les questions orales, pourrions-nous aller jusqu'à la question n° 55262698C de Mme Zanchetta, sachant que la question n° 55002657C de M. Wollants est reportée?

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

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

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, in uw antwoord op een eerdere vraag stelde u dat treinbegeleiders gemiddeld 40 uur per week werken, terwijl de officiële werkweek maximaal 36 uur bedraagt. Als compensatie worden er extra verlofdagen toegekend.

Hoe verklaart u dat treinbegeleiders gemiddeld 40 uur per week werken, in afwijking van de officiële 36 uur, terwijl systematische overuren onwettelijk zijn?

Wat denkt u ervan om de werkweek, zowel officieel als in de praktijk, op 38 uur te brengen, het aantal compensatiedagen te verminderen en zo de praktijk dichterbij de wet te brengen?

Klopt het dat verlof door treinbegeleiders aangevraagd moet worden met een digitaal systeem dat actief wordt om 00.00 uur van de datum exact drie maanden voor de aan te vragen verlofdag, waarbij het systeem 'eerst komt, eerst maalt' ervoor zorgt dat aanvragers hooguit luttele seconden hebben om hun verlof vast te leggen? Acht u dat een goed en functioneel systeem?

22.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat in het antwoord op uw schriftelijke vraag van 19 augustus 2019 duidelijk vermeld is dat een treinbegeleider zes tot negen uur per dag moet presteren, met een maximum van 40 uur in een week, waarbij het gemiddelde van alle dagen samen niet hoger dan acht uur mag liggen. Het verschil tussen de officiële 36 uur en de maximale 40 uur kunnen de treinbegeleiders, net als alle andere personeelsleden, recupereren.

De NMBS zal het voorstel bestuderen om de praktijk dichterbij de wet te brengen, al moet ook rekening worden gehouden met de gevolgen voor de flexibiliteit bij de inzet van het personeel voor het opvangen van de reizigersvraag.

De verlofregelingen zijn paritair vastgelegd in lokale consignes die de rangschikking en timing behandelen. Voor de belangrijkste verlofperiodes, bijvoorbeeld de zomervakantie, de kerstvakantie en de paasvakantie, wordt er doorgaans gewerkt met een regeling waarbij de toekenning gebeurt via een beurtrol. Daarbij wordt getracht tot een billijke verdeling te komen. De verlofaanvragen voor korte periodes, bijvoorbeeld enkele dagen of een weekend, gebeuren sinds enige tijd gedigitaliseerd. Dat heeft als voordeel dat de aanvraag niet meer plaatsgebonden is en een medewerker van thuis uit zijn verlof kan aanvragen.

De regels inzake het digitaal indienen van een verlofaanvraag zullen in de toekomst nog meer worden afgestemd op de vragen van het personeel, maar steeds rekening houdend met een paritaire eensgezindheid.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik juich toe dat de NMBS de praktijk dichterbij de wet wil brengen, maar stel ook wel vast dat het antwoord niet tegenspreekt dat werknemers voor de aanvraag van een verlof voor een korte periode letterlijk voor hun computer moeten kamperen en dat het dan een kwestie van seconden is om een aanvraag al dan niet succesvol in te dienen.

Ik vind het positief dat de NMBS ondertussen ook het bestaan van computers en het internet heeft ontdekt, maar misschien zijn wij anno 2020 zodanig ver dat een digitaal aanvraagstelsel voor verlofperiodes een beetje menselijker en praktischer kan worden ingericht. Ik begrijp niet zo goed waarom dat allemaal om middernacht moet gebeuren, met dergelijke rigide systemen. Misschien kan er wel een functioneler stelsel worden gevonden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le président: Monsieur le ministre, je vois que votre appel a recueilli un certain succès.

Seulement, pour être clair, ces questions orales sont-elles transformées en questions écrites? En ce cas, vous donnez la réponse à titre anticipatif. Sinon, elles tombent, puisqu'elles ne sont ni orales ni écrites. Si elles sont bel et bien transformées, elles figureront alors au Bulletin des questions écrites – même si les membres reçoivent dès aujourd'hui le texte de la réponse.

22.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Monsieur le président, je transforme ma question n° 55003021C en question écrite.

De voorzitter: Waarvan akte.

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

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

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar uw antwoord op mijn schriftelijke vraag waarin u spijtig genoeg weigert om de absentiegraad van de treinbegeleiders bij NMBS bekend te maken. U geeft wel een cijfer voor het globale ziekteverzuim halverwege de zomervakantie. U acht dat cijfer positief.

Ik wil graag nogmaals aandringen op de bekendmaking van het cijfer van het ziekteverzuim bij de treinbegeleiders, niet in het midden van de zomervakantie maar doorheen het jaar.

Het is een belangrijke verzuim van de treinbegeleiders dat er te weinig personeel ter beschikking wordt gesteld en de werkdruk te hoog ligt. Dit was ook de motivatie voor eerdere stakingsaanzeggingen in het verleden.

Daarom vind ik het belangrijk dat het Parlement een inschatting van deze problematiek kan maken. Het cijfer geeft ons een idee of de bezwaren van de treinbegeleiders en hun syndicale vertegenwoordigers al dan niet terecht zijn.

Daarom wil ik u nogmaals vragen om de cijfers voor deze beroepscategorie bekend te maken.

23.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat het ziekteverzuim bij treinbegeleiders niet substantieel afwijkt van het antwoord dat op 31 juli 2019 werd gegeven.

De NMBS wenst niet openlijk te communiceren over de precieze absentiegraad per personeels-categorie. Op 31 december 2019 bedroeg het globaal ziekteverzuim 6,44 %. De opvolging van deze cijfers is overigens een prerogatief van de raad van bestuur. Als er minder mensen aanwezig zijn door ziekte, moeten deze afwezigheden gecompenseerd worden om het treinverkeer te verzekeren. De belangrijkste indicator is het tekort aan treinbegeleidingspersoneel. Vandaar de aanwervingscampagnes.

De controlebevoegdheid van het Parlement geldt voor het beleid, niet voor de operationele cijfers.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind het toch jammer dat u die weigering herneemt. Operationele cijfers, dat kan wel zijn, maar als er werkelijk een probleem is binnen de organisatie dat aanleiding vormt tot stakingen, is het geen operationeel gegeven meer dat enkel een zaak van de raad van bestuur is. Dan is het een zaak van de samenleving, en van elke reiziger die daardoor getroffen wordt.

Wij kunnen op dit moment niet oordelen of de verzuchtingen van de treinbegeleiders inzake de werkdruk correct zijn. Wij hebben daartoe niet de gegevens, daar deze niet ter onzer beschikking worden gesteld. De aanhoudende weigering van de NMBS ter zake doet mij toch vermoeden dat er effectief een probleem bestaat. Het feit dat men dat aanhoudend wenst te verzwijgen is niet meteen vertrouwenswekkend dat de situatie conform het wenselijke is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

24.01 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, les chiffres publiés par la SNCB ont montré que celle-ci s'était nettement améliorée au niveau de la ponctualité des trains en 2019. C'est remarquable mais cela ne doit en aucun cas se faire au détriment de la sécurité.

Il y a quelques semaines, un article de presse mettait en lumière le témoignage d'un agent de maintenance des voies ferrées. Il expliquait qu'il avait constaté que depuis quelque temps, ses responsables avaient tendance à privilégier la ponctualité des trains au détriment de la sécurité. Il semblerait que l'on laisse parfois rouler des trains en piteux état ou dotés de matériel défectueux, ou encore que le bon fonctionnement du système de sécurité TBL1+ ne serait pas contrôlé à chaque fois alors que celui-ci doit l'être systématiquement. Cela dans le seul but d'éviter les retards.

Parfois, alors que la hiérarchie est informée de potentiels problèmes de sécurité concernant certains trains, elle déciderait tout de même de les faire partir, faisant ainsi le choix d'ignorer délibérément des soucis pouvant engendrer de graves conséquences. Il semblerait même que les travailleurs qui signalent des problèmes de sécurité soient parfois muselés, voire sanctionnés.

Monsieur le ministre, avez-vous été en mesure de faire confirmer ce témoignage? Quelles suites y sont-elles données pour le vérifier et prendre les mesures en conséquence? Comment et à quelle fréquence le contrôle de sécurité du matériel roulant est-il effectué? Ces vérifications sont-elles réalisées par une ou plusieurs personnes?

24.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB et Infrabel me disent ne pas être au courant de ce témoignage anonyme. Lors de l'entretien de son matériel, la SNCB respecte bien les critères de sécurité, de ponctualité et de propreté. Il faut savoir qu'une autorité externe à la SNCB existe: il s'agit du SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer).

Si vous avez des éléments, je vous invite vraiment à les communiquer, même si l'agent veut rester anonyme. J'entends tellement de choses que je ne sais plus faire la part des choses entre le vrai et le faux.

Je pense qu'il faut être très prudent, sachant que la sécurité est la priorité n° 1 de la SNCB. Le contrôle de sécurité du matériel roulant est effectué à l'occasion des visites et opérations de maintenance préventives. La SNCB m'a fourni une description assez technique de tous les *process* de sécurité qui ont lieu avant de démarrer le train. Le personnel sur le terrain est évidemment chargé de vérifier et de confirmer s'il y a des soucis ou non. Si la personne craint des représailles, vous communiquez l'incident ou les incidents au SSICF qui dépend du ministre Ducarme, en toute indépendance. Il faut être très prudent dans un sens comme dans l'autre.

Est-ce vrai ou non, exagéré ou non? Je ne me prononcerai pas. De toute façon, la sécurité reste un critère qu'on ne peut pas éluder. Il suffit de voir le traitement donné à un jugement récent pour comprendre que, si tel est le cas, la responsabilité personnelle des intéressés est très élevée.

24.03 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Lors d'une précédente question, nous avons abordé les problèmes liés aux réseaux sociaux et aux

enregistrements. En l'occurrence, il s'agit d'un témoignage relayé par la presse. Je ne manquerai pas de m'informer davantage encore à ce sujet.

Simplement, j'aurais souhaité obtenir plus d'informations quant à la fréquence des contrôles de sécurité. Peut-être vous poserai-je une question ultérieure à ce propos.

24.04 François Bellot, ministre: Je ne comprends pas la portée de votre remarque. Une annexe vous est transmise. Vous devez savoir que les rails sont équipés de dispositifs automatiques et que les aiguillages sont ouverts ou fermés.

Quand ils sont fermés, c'est parce qu'un détecteur de relais a relevé qu'il y avait un souci. Il y a quantité de dispositifs de contrôle du dispositif. Par exemple, lorsque la barrière d'un passage à niveau n'est pas fermée alors qu'elle le devrait, tout le dispositif se met au rouge parce que les relais le signifient.

Prenez connaissance de la note!

24.05 Laurence Zanchetta (PS): Je prendrai connaissance de l'annexe.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.29 uur.