

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

du

MERCREDI 4 MARS 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 4 MAART 2020

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 et présidée par Mme Kim Buyst.

01 Questions jointes de

- Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "La sous-traitance chez Infrabel" (55002387C)

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les sous-traitants dans le cadre des travaux du rail" (55003769C)

01 Samengevoegde vragen van

- Sophie Thémont aan François Bellot (Mobiliteit) over "De outsourcing bij Infrabel" (55002387C)

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De onderaannemingen bij werken aan het spoor" (55003769C)

01.01 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, *La Libre* publiait en janvier dernier un article relatif à la sous-traitance chez Infrabel.

Nous pouvions y lire que de nombreux cheminots s'inquiétaient de ce phénomène. On peut parler d'un effet domino, dans la mesure où les entreprises sous-traitantes recourent elles-mêmes à des sous-traitants, qui eux-mêmes font appel à d'autres sociétés, et ainsi de suite – à tel point que les cheminots ne savent plus qui travaille réellement sur le rail. En bref, cette situation est particulièrement préoccupante.

Ainsi, plusieurs sources affirment que jusqu'à neuf entreprises différentes peuvent sous-traiter certains travaux. Il importe de souligner que seul le premier contrat-cadre est public. Pour les suivants, ce n'est pas obligatoire. Monsieur le ministre, confirmez-vous ce phénomène? Convenez-vous que cela pose problème en termes de transparence?

Une déviance peut être observée dans ce système. Où se situent les limites de la sous-traitance? Bien souvent, des chefs de chantier peuvent, à leur insu – à cause de ce système en cascade –, "employer" des personnes non déclarées. Plusieurs témoignages de cheminots vont dans ce sens et dénoncent la présence d'ouvriers étrangers, ne parlant aucune langue nationale. C'est évidemment problématique non seulement pour leur propre sécurité, mais aussi pour celle des autres. Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer ces témoignages?

Les mesures de sécurité, lors d'activités sous-traitées, doivent être équivalentes à celles qui sont prises lors de tâches exécutées par Infrabel. Or des cheminots dénoncent des écarts de la part de ces sous-traitants: par exemple, le non-respect des horaires de travaux de nuit. Envisagez-vous d'examiner cette situation de manière plus approfondie en vue d'y apporter des solutions?

01.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik verwijst naar hetzelfde artikel in *La Libre* waarin werd aangegeven dat er bij spoorwegaanbesteders ongerustheid bestaat over het grote aantal werken dat wordt uitbesteed aan onderaannemers. U weet dat er in 2017 verschillende ongevallen gebeurd zijn met spoorwegaanbesteders van Infrabel maar ook van onderaannemers. Uit het onderzoek bleek toen dat er nood is aan een nauwere samenwerking met ongevalpreventie tussen Infrabel, de Confederatie Bouw en de spoorwegoperatoren. Verder is er nood aan een gezamenlijke risicoanalyse van de NMBS en Infrabel om ongevallen met spoorwegaanbesteders te vermijden.

Mijnheer de minister, hoeveel externe bedrijven worden er momenteel ingeschakeld door Infrabel om aan het spoor te werken? Welke werken worden er uitbesteed? Klopt het dat bedrijven die door Infrabel worden aangeduid om werken uit te voeren zelf ook nog eens met onderaannemers werken? Heeft Infrabel steeds zicht op wie precies werken uitvoert en onder welke voorwaarden dat gebeurt? Waarom besteedt Infrabel werken uit? Hebben arbeiders van externe bedrijven die werken aan het spoor uitvoeren een gelijkaardige veiligheidsopleiding genoten als het spoorwegpersoneel van Infrabel? Worden er sinds de massificatie van de werken, waardoor er ook overdag werken aan het spoor worden uitgevoerd, meer onderaannemers ingeschakeld dan voordien?

01.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la sous-traitance constitue une pratique légale qui n'est l'apanage ni de la Belgique ni du domaine ferroviaire. Il ne s'agit pas d'un choix pour Infrabel, qui est naturellement soumise à une réglementation relative aux marchés publics. La présence et le nombre de sous-traitants dans le domaine ferroviaire dépendent des opérations à effectuer et des marchés publics qui ont été passés.

Dans le cas d'Infrabel, les activités sous-traitées sont principalement des activités qui n'entrent pas dans le *core business* des équipes de maintenance telles que le désherbage, l'entretien des talus et de la végétation, certaines tâches de haute technicité nécessitant du matériel ou des compétences spécifiques, des prestations d'appui ou encore des opérations d'entretien ciblées pour faire face à des pics de charge de travail.

De wetgeving is duidelijk: elke onderneming die een offerte wil indienen voor een overheidsopdracht moet het bewijs leveren dat zij sociaal en fiscaal in orde is. In alle gevallen behoort de onderneming die de opdracht binnengehaald zich ervan te verzekeren dat haar eventuele onderaannemers de wet in acht nemen.

Wat de taalproblematiek betreft, bevestigt Infrabel mij dat de door haar gebruikte contracten de kennis vereisen van de taal die in het taalgebied van de werf gesproken wordt.

Tot dusver is er niets abnormaals aan het licht gekomen. De naleving van de veiligheidsregels is van het grootste belang voor Infrabel en duldt geen enkele uitzondering. De regels gelden zowel voor de spoormedewerkers als voor alle onderaannemers.

Pour le reste, les activités de maintenance stratégiques ne sont pas sous-traitées. L'ensemble des contrôles et des visites d'entretien est effectué exclusivement par le personnel d'Infrabel, tout comme l'essentiel des entretiens.

Enfin, seul le personnel d'Infrabel est habilité à effectuer les fonctions de sécurité des conducteurs de trains techniques, factionnaires, agents d'escorte de trains de travaux, agents d'accompagnement des grues rail-route et agents responsables de l'exécution des travaux.

Iedereen die werkzaam is op een werf, moet in het bezit zijn van geldige papieren en moet herkenbaar zijn met een badge waarop zijn identiteit en werkgever vermeld zijn. Elke werknemer ontvangt pas zijn badge, nadat hij een veiligheidsbriefing heeft gevolgd. Het niet dragen van de badge is een reden om van het spoorwegdomein te worden uitgesloten. Op de werven van Infrabel worden verificaties uitgevoerd door opzichters, opdat de elementaire veiligheidsregels nageleefd worden.

S'agissant des activités sous-traitées, les mesures de sécurité sont bien évidemment d'application, comme pour l'ensemble des activités directement exercées par Infrabel. Le même niveau de sécurité est donc assuré pour l'ensemble des opérations, quel que soit le type de personnel qui réalise le travail.

Enfin, concernant le recrutement de personnel, Infrabel peut parfois faire face à des difficultés de recrutement au niveau local, notamment pour les profils techniques. La société prend néanmoins de nombreuses initiatives en vue d'y remédier, notamment via l'organisation de Job Days. Les éventuels abus constatés sont dénoncés directement auprès de la société mais, à ce jour, aucune dérive en la matière n'a été constatée ou portée à sa connaissance.

01.04 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

À vous entendre, je suppose que tout va bien. Même s'il s'agit d'une pratique légale, je pense que la sous-traitance en cascade des marchés, qu'ils soient publics ou privés, est source d'opacité et d'une diminution du suivi. Par voie de conséquence, ces pratiques présentent un caractère déloyal et favorisent des travailleurs belges et européens assimilés à des pertes de revenus.

Selon moi, les sanctions à l'égard des commanditaires doivent être renforcées à tous niveaux de pouvoir. En effet, lorsque je lis les articles de presse – à moins qu'ils ne soient faussés –, j'ai l'impression que le personnel en question ne s'y retrouve pas sur les chantiers.

01.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Wat mij wel is opgevallen, is het feit dat Infrabel zelf geen rechtstreeks zicht heeft op de onderaannemers van de onderaannemers. Men bevestigt nochtans dat de praktijk wel voorkomt. Het is belangrijk om ook op dat niveau zekerheid te hebben over onder meer de technische competentie en de naleving van de veiligheidsregels.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag of het aantal werken dat wordt aanbesteed, de voorbije jaren is toegenomen. Als u daar nu niet op kunt antwoorden zal ik u de vraag schriftelijk stellen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2411 van de heer Kir werd omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La prévention des suicides et tentatives de suicide sur le réseau du rail" (55002475C)

02 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De preventie van zelfmoord en zelfmoordpogingen op het spoorwegnet" (55002475C)

02.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Madame la présidente, monsieur le ministre, les suicides et tentatives de suicide commis sur le réseau ferroviaire belge constituent un phénomène dramatique. D'un point de vue humain d'abord, pour les victimes, leurs proches, mais aussi pour les travailleurs des chemins de fer. D'un point de vue de la sécurité ensuite, puisque l'accès aux voies est interdit. Et, enfin, du point de vue de la ponctualité des trains.

Selon le rapport annuel 2018 de la sécurité d'Infrabel, 81 % du nombre de victimes (morts ou blessés) sur le rail en Belgique résultent d'un suicide. En 2018, 93 personnes se sont suicidées sur notre réseau, autrement dit une personne tous les quatre jours.

Infrabel concrétise pourtant, depuis plusieurs années, des mesures à la fois techniques et de sensibilisation pour prévenir ces suicides.

Parmi les mesures techniques, il y a la pose de 14 162 kilomètres de clôtures, l'installation de lampes bleues dans neuf gares et de caméras thermiques dans trois *hotspots*. Ces trois projets devaient être terminés, selon le rapport, en 2019, tandis que d'autres mesures, comme l'amélioration de l'éclairage à quai et le dégagement de la végétation, se font de manière permanente.

Ces mesures sont évidemment bienvenues, mais restent insuffisantes car force est de constater que le nombre de suicides reste stable depuis plusieurs années et que le nombre de tentatives de suicide est en constante augmentation depuis 2013.

Par conséquent, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire savoir si une évaluation de l'efficacité des mesures prises jusqu'ici est prévue? Comment expliquez-vous que malgré ces mesures, le nombre de suicides ne diminue finalement pas? Les projets de sécurisation dans les *hotspots* ont-ils pu être terminés en 2019, comme prévu? Dans la négative, pour quelles raisons? Comment les *hotspots* à sécuriser ont-ils été identifiés? S'agit-il d'une liste arrêtée ou le travail d'identification est-il encore en cours? Où en est la suppression des passages à niveaux qui sont une source de grande insécurité? Une évaluation des lampes bleues installées dans quatre gares *hotspots* (Ypres, Kortenberg, Peruwelz et Dave-Saint-Martin) est-elle prévue? Quelles mesures ont-elles été mises en place en termes d'accompagnement psychologique des travailleurs des chemins de fer (conducteurs de train, personnel en gare, opérateurs chargés du rétablissement du trafic, personnel de secours) qui sont directement confrontés à ces suicides?

02.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, Infrabel m'informe qu'il est trop tôt pour analyser l'efficacité des mesures prises récemment et qui sont toujours en cours. En effet, plusieurs années sont nécessaires afin d'avoir un recul suffisant pour se prononcer. Toutefois, les mesures prises dans certains *hotspots* montrent d'ores et déjà une diminution de la problématique. Infrabel collabore sur cette problématique avec différents acteurs comme les communes, les zones de police, les centres psychiatriques et la SNCB.

Les mesures prises dans les *hotspots* définis dans les études de 2012 et 2016 sont toujours en cours. Pour ce qui concerne la pose de lampes bleues en gare, cinq gares ont été équipées en 2019, quatre gares doivent encore l'être. Pour ce qui est de la pose de clôtures rigides en pleine voie afin d'empêcher l'accès aux voies, 75 % des zones sont maintenant sécurisées, aussi avec l'installation de caméras avec détection d'intrusion.

Les *hotspots* sont identifiés tous les quatre ans. La première étude date de 2012 et est suivie par celle de 2016. Cette année, il s'ensuivra une nouvelle. Il s'agit de voir dans quelle mesure le nombre de *hotspots* augmente ou diminue et si les zones localisées initialement sont toujours problématiques ou si le phénomène se déplace. La méthodologie a été développée en partenariat avec l'ULB et l'UCL. Une évaluation finale est prévue à l'horizon 2023-2024 afin d'avoir un échantillon de comparaison sur huit ans.

Les évaluations intermédiaires sont effectuées annuellement. Les résultats sont encourageants et sont variables suivant les sites. Pour le reste, Infrabel et la SNCB ont pris la décision de ne plus communiquer au sujet des suicides sur le rail, l'accompagnement psychologique des travailleurs des chemins de fer y compris. Cette décision a été prise notamment à la demande des organisations de prévention du suicide avec lesquelles les deux sociétés collaborent étroitement. En ce qui concerne la suppression des passages à niveau, Infrabel en supprime en moyenne 17 par an. Début 2020, il reste encore 1 700 passages à niveau sur le réseau ferroviaire belge.

02.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je suis très satisfaite d'entendre qu'un gros travail de sécurisation est en cours sur l'ensemble du réseau belge et que cela se fait en collaboration avec une série d'acteurs, notamment les zones de police, pour veiller à ce que cette sécurisation se fasse de la manière la plus efficace possible.

J'entends par contre, dans le même temps, qu'il est trop tôt pour obtenir des résultats quant à l'efficacité véritable des mesures mises en place et que d'autres mesures ont été commanditées. Nous allons devoir être patients et nous le serons.

Toujours est-il que vous dites en même temps que vous avez des résultats qui varient selon les sites. Nous avons donc quand même des résultats. Je serais intéressée de savoir en fonction de quoi ces résultats varient. Peut-être peut-on analyser les raisons qui font que certains sites ont pu être davantage sécurisés que d'autres.

Vous évoquez le fait que certaines informations ne peuvent pas nous être divulguées, à la demande des organisations de prévention du suicide. Vous avez déjà communiqué cette information sous la précédente législature à l'un de nos députés. J'en étais consciente, mais ici, la question visait à vous entendre sur les mesures prises pour éviter ces suicides et pas sur les suicides en tant que tels. Vous l'avez dit, certains résultats peuvent malgré tout nous être utiles, dans le cadre de notre travail.

Je vous invite donc à poursuivre vos efforts, voire à redoubler d'efforts, notamment en étant attentif à certaines zones, dont celles dont je suis issue, c'est-à-dire les zones suburbaines de la périphérie des grandes villes. En effet, il ressort de certains rapports que la fréquence des suicides dans ces zones est particulièrement importante. Ce sont des zones où la densité de population est assez importante et dans le même temps, le bâti y est assez dispersé. Il est donc particulièrement difficile, dans ces zones, de sécuriser le réseau et de veiller à prévenir au maximum ces suicides. Je vous invite à être attentif en particulier à ces zones-là.

02.04 François Bellot, ministre: Des *hotspots* ont été identifiés de manière très claire. Ils se trouvent à proximité des instituts psycho-médico-sociaux, où des mesures ont donc été prises. D'autres seront encore renforcées. Je pense ici à la suppression, au moins à deux endroits, des passages à niveau, qui seront remplacés par une clôture permanente.

Par contre, comme vous le dites justement, le domaine ferroviaire est très étendu avec 3 800 kilomètres de voies. Il y a aussi des phénomènes qui ne sont pas localisables en tant que tels parce que cela se passe tout au long des voies. Quand les personnes sont habiles ou subtiles, elles trouvent toujours un endroit pour passer.

Avec le recul, il faudra voir si les mesures qui ont été proposées sont efficaces. Je pense ici, en particulier, aux dispositions à prendre à proximité des quatre instituts psycho-médico-sociaux. Il me semble que c'est le cas. Mais il reste encore du travail à faire, comme la suppression des deux passages à niveau.

Comme je viens de le dire, il faudra voir quelles sont les mesures qui sont efficaces. C'est le cas pour la suppression des passages à niveau, mais de manière indirecte car c'est souvent là que cela se passe. Mais quand c'est en pleines voies, c'est un peu difficile. En effet, on ne peut empêcher une personne qui se balade le long des voies d'accéder à ces dernières.

Nous parlons ici de la prévention du suicide, mais il y a aussi tous les phénomènes d'accident. Il arrive souvent que des accidents se produisent là où il y a des suicides, sans doute parce qu'il y a une plus grande facilité d'accès ou parce que – pour des raisons sociales – on traverse les voies plus facilement. Il est parfois difficile de distinguer ces deux types d'accidents mortels.

Infrabel utilise de nouvelles technologies telles des caméras, des rayons laser, etc. Mais il faudra un certain nombre d'années pour connaître les mesures les plus efficaces. Je souhaitais, néanmoins, éclaircir la situation et vous donner des informations en réponse à vos questions.

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

03 Vraag van Bert Wollants aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen" (55002657C)

03 Question de Bert Wollants à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55002657C)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, in mijn schriftelijke vraag van 16 oktober over de geplande sluiting van overwegen in de provincie Antwerpen vroeg ik u naar een lijst met de overwegen die Infrabel wenst te sluiten.

Wij weten allemaal dat die lijst bestaat, want van verschillende gemeenten krijgen wij de feedback dat Infrabel met die gegevens aan tafel verschijnt, vaak wanneer het gaat om fietsostrades en dergelijke, waarbij Infrabel uiteenzet wat het plan is voor elk van de overwegen ter zake.

Dat is natuurlijk bijzonder fragmentarisch, maar het heeft elke keer een bijzonder grote impact wanneer een overweg wordt gesloten. Het is dus belangrijk dat wij de beleidskeuzes die Infrabel naar voren schuift, kunnen controleren.

U bent verantwoordelijk voor Infrabel. Het lijkt mij van belang dat wij daarover hier kunnen spreken. Ik stel in het antwoord op mijn vraag echter vast dat u daarop niet wenst in te gaan. U laat uitschijnen dat die lijst er zelfs niet is.

Daarom stel ik de vraag hier.

Waarom wenst u de visie die Infrabel heeft op de verschillende overwegen niet aan het Parlement te bezorgen?

Waarop beroept u zich om die lijst niet te bezorgen?

Bent u bereid die info alsnog kenbaar te maken, zodat wij daarmee transparant aan de slag kunnen?

03.02 Minister François Bellot: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat ze frequent overlegt met gemeentebesturen over de overwegen op hun grondgebied. Dit gebeurt op basis van streefbeeldstudies: hoe kunnen de spoorkruisingen in een bepaalde gemeente er binnen een bepaalde termijn uitzien?

Vroeg overleg is noodzakelijk omdat zowel de mobiliteitsvisie als de ruimtelijke planning een belangrijk effect heeft op de mogelijke toekomstige afschaffing van overwegen. De streefbeelden betekenen echter geenszins een engagement tot onmiddellijke uitvoering.

Infrabel heeft mij bevestigd dat er voor het jaar 2020 geen afschaffingen van overwegen gepland zijn in de provincie Antwerpen.

De planning op langere termijn zal afhangen van de beschikbare middelen in het volgende meerjareninvesteringsplan van Infrabel.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, dit is heel moeilijk werken, omdat Infrabel lokaal zwaait met lijsten: van elke spoorlijn heeft ze een integrale visie gemaakt over welke overwegen dichtgaan, welke overwegen ondertunneld worden en welke op een andere manier worden bekeken. Ondertussen nemen andere beleidsniveaus op basis van die informatie beslissingen, waardoor zij bijvoorbeeld op bepaalde trajecten geen fietspadsubsidies meer uitkeren, omdat Infrabel heeft gezegd dat de overweg dichtgaat.

U zegt dat die visie mogelijk zelfs nooit wordt gerealiseerd. Dat heeft een grote impact en ik zou u toch aanraden om die informatie minstens in Vlaanderen ter beschikking te stellen van de vervoerregio's, want zij maken vandaag plannen op regionaal vlak. Zolang zij die informatie niet hebben, wordt het heel erg moeilijk werken. Ik zal u daarvoor achter de veren blijven zitten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des chantiers sur les autoroutes" (55002730C)

04 Vraag van Katrin Jadin aan François Bellot (Mobilité) over "De veiligheid van de wegwerkers op autosnelwegen" (55002730C)

04.01 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, cette question remonte à fin janvier. À l'époque, il était fait écho dans la presse de l'accident mortel d'un ouvrier de chantier fauché par un véhicule. La question de la sécurité des chantiers sur les autoroutes avait alors refait surface, surtout pour les ouvriers qui travaillent pendant la nuit sur les chantiers où beaucoup de véhicules ne respectent plus les limitations de vitesse. Ils travaillent donc en danger permanent. Seuls les chantiers de nuit qui sont fermés à la circulation pendant quelques heures sont considérés comme sécurisés.

Il me revient que nos pays voisins ont souvent recours à la fermeture temporaire des tronçons en travaux afin de protéger leurs ouvriers au mieux. En Belgique, c'est plutôt l'exception, alors que cette approche me semble très sensée.

Monsieur le ministre, à la suite de ce récent accident, a-t-on réfléchi à renforcer les mesures de sécurité notamment sur les aires d'autoroutes? Si oui, comment peut-on sécuriser certains chantiers? Si cette pratique est pertinente, combien de fois a-t-elle été utilisée les années précédentes?

04.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chère collègue, depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont devenues compétentes en matière de placement de la signalisation routière. Cette compétence inclut notamment les dispositions de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation de chantiers et d'obstacles sur la voie publique. En outre, les Régions sont compétentes en matière de gestion de l'infrastructure. C'est à ce titre qu'elles planifient et organisent des chantiers sur les autoroutes.

Je ne suis donc pas habilité à m'exprimer sur la situation actuelle en matière de sécurité dans les chantiers ni sur les mesures qu'il conviendrait de prendre car il s'agit de compétences régionales dans le respect, bien sûr, du Code de la route.

04.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vais être franche.

J'avais demandé si cette question était recevable. On m'avait répondu que même avec le transfert de compétences, certains aspects pouvaient ne pas encore avoir été éclaircis quant à certaines responsabilités.

Je ne veux pas paraître comme quelqu'un qui ignore la répartition des compétences dans notre pays. La prochaine fois, j'aimerais alors qu'on me la refuse, parce que j'avais demandé expressément si elle était recevable en l'espèce.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55002731C)

05 Vraag van Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55002731C)

05.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, une liaison par trains de nuit entre Bruxelles et Vienne a été établie récemment. Si cette forme de voyage connaît un nouvel essor, la Belgique peine à suivre le mouvement par manque de moyens et de volonté. Or, nombreux sont ceux qui considèrent le train de nuit comme une sérieuse alternative à l'avion pour des voyages internationaux. En effet, le train devancerait de très loin le transport aérien, surtout d'un point de vue écologique.

Considérez-vous cette première ouverture de ligne comme un succès? Dans l'affirmative, de nouvelles lignes pourraient-elles être rouvertes? Dans quelle direction ces pistes s'orientent-elles?

05.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, il existe deux options ferroviaires de liaisons internationales de moyenne et longue distance, à savoir les trains rapides et les trains de nuit. Ces derniers ont quasiment disparu en Europe, faute de voyageurs.

À l'époque, notre pays a fait le pari de la grande vitesse et a consenti des investissements importants dans l'infrastructure TGV, ce qui permet aujourd'hui à Bruxelles d'être à quelques heures de train de nombreuses grandes villes et capitales européennes. Par ailleurs, de nouvelles liaisons sont ouvertes régulièrement, la dernière en date étant Bordeaux.

La SNCB et moi-même restons attentifs à l'évolution du marché des trains de nuit, qui constitue une possibilité sur les lignes classiques. La SNCB répond toujours aux demandes de partenariat international lorsqu'elle est sollicitée. Après que le demandeur lui a transmis un dossier commercial, la SNCB étudie le dossier en question et y répond positivement dans les cas où il présente un intérêt commercial. C'est le cas du dossier du train de nuit reliant Vienne et Bruxelles.

Je rappelle que le projet Nightjet s'inscrit dans le cadre du marché de transport international de voyageurs, libéralisé depuis 2010, et relève donc des activités commerciales de la SNCB. La législation européenne permet que des subsides soient octroyés aux opérateurs en *open access*, pour autant qu'il existe une base légale spécifique et que la législation relative aux aides d'État soit respectée, sous réserve d'un accord préalable de la Commission européenne.

Cette base légale n'existe pas actuellement pour le trafic voyageurs. Elle pourrait être envisagée par un prochain gouvernement, en accord avec les autorités européennes. Cependant, étant donné qu'il s'agirait de coûts d'exploitation importants qui grèveraient le budget général de l'opérateur, il serait préférable d'attendre d'avoir un premier retour d'expérience quant au succès des trains de nuit en service pour l'instant avant de se lancer dans de nouveaux projets. Toute aide qui serait donnée pour ces lignes risquerait d'être déduite du soutien accordé au trafic intérieur.

05.03 Kattrin Jadin (MR): Beaucoup d'incertitudes demeurent en effet, étant donné que nous devons nous préparer à la libéralisation du marché ferroviaire qui aura lieu en 2024, y compris pour le transport de personnes. Vous avez évoqué des pistes intéressantes. J'espère que l'une ou l'autre pourra être prise en compte le jour où l'on discutera enfin de projets concrets.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "La décision de rendre payants des parkings SNCB" (55002742C)

06 Vraag van Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De beslissing om parkeren op NMBS-parkings betalend te maken" (55002742C)

06.01 Hervé Rigot (PS): Monsieur le ministre, les habitants de Ans ont appris, le 31 décembre dernier, que 300 places de parking, qui étaient jusque-là gratuites, deviendraient payantes dès le 27 janvier. L'an dernier, une mesure identique était adoptée pour les 410 places du parking SNCB de la gare de Huy, provoquant le mécontentement du bourgmestre, de la population et des navetteurs. Le motif invoqué par Infrabel était de garantir des places de parking pour les usagers de la SNCB et d'éviter que les parkings soient squattés par les riverains.

Toutefois est-ce vraiment un service de proposer une place de parking à 40 euros par mois quand nombre de nos concitoyens doivent faire face à des contraintes budgétaires difficiles? Une place à 1,32 euro par jour, à l'heure où l'urgence climatique doit nous pousser à favoriser la mobilité douce, est-ce vraiment un bon choix?

Résultat: le parking de la gare de Huy est déserté depuis la mise en œuvre de cette mesure. Les rues voisines sont désormais saturées par les voitures des navetteurs, les riverains ne trouvent plus de place et les communes sont obligées de mettre en place des solutions alternatives telles que des zones bleues.

Tous les signaux font état de l'inefficacité de cette mesure, en tout cas au regard de ces deux parkings, et du mécontentement général des autorités, des riverains et des navetteurs. Envisagez-vous d'entamer des discussions avec la SNCB pour qu'elle reconsidère sa position?

Envisagez-vous de solliciter la SNCB pour qu'elle entame des discussions avec les bourgmestres de Ans et Huy en vue d'apporter une réponse efficiente et efficace? On peut avoir des objectifs communs et d'autres solutions peuvent être imaginées pour les atteindre.

Envisagez-vous de solliciter un moratoire dans l'attente d'un rapport circonstancié sur l'efficacité ou non de cette mesure?

Étant municipaliste de la ville de Waremme, je voudrais enfin vous demander si une telle mesure est envisagée dans ma ville. Merci.

06.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, 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 les mesures d'accompagnement supplémentaires. La mise en place d'une zone bleue avec carte de riverain autour d'un parking de gare est un exemple de solution permettant d'éviter que les navetteurs envahissent les voiries proches de la gare.

La SNCB propose également de mutualiser des infrastructures lors des périodes où le parking est moins utilisé par les clients de la SNCB, à savoir en soirée et les week-ends. Cela permet par exemple de proposer la mise à disposition gratuite des places de stationnement dans les gares lors des différentes festivités locales, un tarif réduit pour les abonnements de nuit pour les résidents, etc.

Selon la SNCB, rendre un parking payant n'a jamais engendré de diminution du nombre de voyageurs, car le véritable levier qui attire des nouveaux clients réside dans l'offre ferroviaire de la gare. L'objectif est d'encourager l'utilisation du transport public pour le trajet domicile-gare. La stratégie parking de la SNCB, qui est d'application depuis bientôt dix ans, a démontré son efficacité. Elle a pour but d'améliorer le service aux clients en leur garantissant un emplacement de parking.

Concernant la gare d'Ans, la SNCB m'informe que les deux parkings de la gare sont saturés. Cette saturation s'explique entre autres 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 trouvaient plus de place sur les parkings de la SNCB. Des réunions se sont déroulées avec la commune pendant plus de deux ans afin de coordonner la mise en œuvre du contrôle d'accès.

En ce qui concerne la gare de Huy, plusieurs réunions se sont également déroulées avec les autorités locales afin de préparer la mise en service des contrôles d'accès et leur impact sur la mobilité. La SNCB avait suggéré d'installer une zone bleue sur la base de l'expérience des autres parkings. La ville a finalement décidé d'installer cette zone bleue deux ans et demi après que le parking de la gare est devenu payant.

Pour ce qui concerne le parking de la gare d'Angleur, aucun planning n'est confirmé à ce jour. Pour ce qui est du parking de la gare de Waremme, actuellement, il ne répond pas aux critères pour le rendre payant. Si

une saturation était constatée, ne permettant plus aux clients de la SNCB de trouver une place, la mise en place de contrôles d'accès serait envisagée en concertation avec la ville.

06.03 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le ministre, j'entends que vous parlez d'une concertation de la SNCB avec les bourgmestres.

Mais mes collègues, M. Philippin et M. Collignon, ne m'ont malheureusement pas communiqué la même information. La concertation était limitée à une information sur l'option reprise par Infrabel, laissant aux bourgmestres le rôle difficile de prendre des mesures pour garantir la mobilité au sein de leur entité et garantir l'équilibre entre les différentes fonctions – pour les riverains, pour les navetteurs et pour les personnes extérieures à la ville.

Oui, des zones bleues ont été instaurées, notamment à Huy. Mais c'est une réponse qu'ils n'ont pas eu le choix de mettre en œuvre parce qu'il fallait éviter – et c'est ce que je vous indiquais – l'effet inverse de votre mesure à savoir non pas que les riverains vont squatter les parkings de la SNCB mais bien les navetteurs qui vont squatter la rue puisque le coût prohibitif du parking SNCB décourage les uns comme les autres de s'y rendre. Il n'y a donc pas de diminution de navetteurs mais par contre, une diminution de fréquentation des parkings et ça, c'est un fait. Vous avez donc des parkings vides et, en conséquence, vous n'avez pas répondu aux besoins des navetteurs. Dès lors, la mesure est contre-productive au regard des défis écologiques et climatiques. Elle est inefficace: les parkings SNCB sont vides et les rues adjacentes sont par contre saturées. Elle est fiscalement injuste à l'égard de celles et ceux qui n'ont peut-être pas d'autre choix que de prendre les transports en commun.

Dans les options, si l'objectif est de garantir la disponibilité, il faut au minimum intégrer le parking dans le prix du ticket des navetteurs. Au regard des conséquences communales, une gare est certes une opportunité pour une commune mais c'est aussi une charge à différents égards tels que la sécurité, la mobilité, l'entretien des abords...

Dès lors, j'invite nos collègues municipalistes à appliquer dans ce cas la réglementation de mise pour les parkings privés, à savoir une taxation pour l'exploitation des parkings qui compensera les désagréments de choix de la SNCB, désagréments qui pèsent sur les communes aujourd'hui, ce qui est d'ailleurs prévu par une circulaire wallonne en la matière. Je vous remercie.

06.04 **François Bellot**, ministre: 70 % des utilisateurs de parkings ont un abonnement remboursé par l'employeur. Le coût moyen par jour d'une aire de stationnement est de 1,10 à 1,50 euro avec la garantie de trouver une place. Car en de nombreux endroits, puisque les communes ont réglementé les stationnements ou que les places de stationnement ne sont pas en suffisance aux abords des gares, les gens se garent sur les parkings de la SNCB, à un tel point que les navetteurs abonnés n'y trouvent plus de place et prennent leur voiture pour rejoindre la gare suivante pour prendre leur train. Ils font un déplacement supplémentaire et paient donc davantage pour avoir une place dans le parking de la gare suivante.

Ce n'est pas logique. La SNCB construit des parkings SNCB pour sa clientèle. Quand un grand magasin construit un parking, c'est pour sa clientèle. Quand un hall de sport prévoit un parking, c'est pour son accessibilité. Je connais plusieurs clubs de sport qui réglementent leur parking selon qu'on est membre ou non du club. C'est la même chose pour la SNCB. Il est logique que la SNCB réserve et privilégie sa clientèle qui est essentiellement composée d'abonnés. Or la prise en charge de l'abonnement, en ce compris du parking, est assurée par la plupart des employeurs. Je tiens à éclairer les choses en fonction des statistiques.

Je prends ici l'exemple d'une commune qui a fait construire un grand lotissement à côté de la gare sans prévoir de places de parking en suffisance. On a dit aux acheteurs qu'ils auraient la possibilité de se garer sur le parking de la gare. Du jour au lendemain, quand le bloc de cent appartements a été occupé, il n'y a plus eu un seul emplacement libre sur le parking de la SNCB. De ce fait, il a fallu réglementer. Aujourd'hui, les gens se retournent contre la SNCB, alors que c'est la ville qui leur a dit qu'il n'y avait pas besoin de places de parking dans le projet, puisque, à côté, il y a le parking gratuit de la SNCB. C'est à chaque fois du cas par cas.

Comme je vous l'ai dit, à Waremmé, il n'y a aujourd'hui pas de besoin. À Ans, si ma mémoire est bonne, on projette de construire un parking de près de 400 places à l'arrière de la gare pour désengorger. On ne peut pas rendre tout gratuit. À un moment donné, la SNCB doit être attentive à ses voyageurs aussi mais en

concertation. Vous dites qu'il n'y a eu qu'un contact. Je ne peux que vous répondre ce qui m'a été dit.

06.05 Hervé Rigot (PS): Monsieur le ministre, à nouveau, vous comparez la SNCB à une entreprise privée.

Or la SNCB est un service public. La mesure visant à garantir l'accès au parking aux navetteurs est évidemment louable. Par contre, pour un service public, la mesure est inéquitable. Il y a, d'une part, celles et ceux qui peuvent peut-être se payer le parking et il y a, d'autre part, celles et ceux qui prennent le train car il est gratuit – et c'est tant mieux – mais qui ne peuvent pas se payer le parking. Vous les prenez en otage autrement. Vous signalez qu'ils étaient pris en otage par les riverains. Ici, c'est la SNCB qui les prend en otage.

Pour ce qui concerne les communes, je comprends bien qu'à Waremme, la SNCB ait choisi de ne pas faire payer le parking. Vu l'état où il se trouve, ce n'est effectivement pas près d'arriver. Il est impraticable. Pourtant, c'est aussi un service que la SNCB doit donner aux citoyens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité du train Mons-Bruxelles aux heures de pointe" (55002830C)

07 Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stiptheid op de lijn Bergen-Brussel tijdens de piekuren" (55002830C)

07.01 Éric Thiébaud (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'aimerais revenir sur les chiffres récemment communiqués par la SNCB pour vanter les performances de ses trains en 2019. Si la société a mis l'accent sur les progrès réalisés en termes de fréquentation et de ponctualité, il n'en demeure pas moins que derrière ces chiffres se cache une réalité qui n'est pas prise en compte de façon optimale, à savoir celle de la ponctualité aux heures de pointe.

Ainsi, selon le site navetteurs.be, les retards des trains sur ce créneau horaire ne sont pas correctement comptabilisés. La ponctualité aux heures de pointe serait bien inférieure au chiffre de 90 % avancé par la SNCB. À cet égard, je souhaite attirer votre attention sur le train Mons-Bruxelles de 7 h 35 qui, selon le site navetteurs.be et les éditions Sudpresse, ne serait à l'heure qu'une fois sur trois. Sur l'ensemble des heures de pointe, la ponctualité ne serait que de 73,3 % pour cette ligne. Ces chiffres sont pour le moins interpellants et méritent des explications.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer les retards pointés par navetteurs.be concernant le train de 7 h 35 entre Mons et Bruxelles? Pourriez-vous m'indiquer le taux de ponctualité des trains aux heures de pointe sur cette ligne Mons-Bruxelles en 2019?

Au regard des taux précités, des mesures sont-elles envisagées pour améliorer la ponctualité aux heures de pointe sur les lignes 96 et 97 reliant Quévy, Quiévrain, Mons et Bruxelles?

07.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, monsieur Thiébaud, les chiffres publiés récemment concernent la ponctualité d'un point de vue global. Ils prennent en compte les trains en heure de pointe, mais sans leur attribuer une valeur supplémentaire en fonction de leur occupation.

"Le train auquel il est fait allusion nous pose un problème particulier", m'informe la SNCB. Il enregistre une bonne ponctualité de 95,2 % de Quévy à Braine-le-Comte, mais celle-ci baisse considérablement, atteignant 60,2 % entre Braine-le-Comte et Bruxelles-Nord. La raison de cette différence est le trafic très dense entre Hal et Bruxelles-Midi, trajet pour lequel le moindre retard provoque un effet boule de neige.

L'amélioration de la ponctualité globale de la ligne passe par une refonte du plan de transport. Des analyses sont en cours à la SNCB pour dégager une solution. En effet, le parcours du train est inséré dans plusieurs relations fixes, donc très difficiles à modifier. Dans l'attente d'une solution définitive, le train fait l'objet d'un programme spécifique d'analyse et de suivi.

Pour ce qui est des chiffres de ponctualité aux heures de pointe, ils s'élèvent à 78,5 % pour la pointe matinale et de 85,1 % pour la pointe vespérale. La ponctualité globale de la ligne Quévy-Mons-Bruxelles s'établit à 90,7 %, soit une ponctualité de 2,5 % de plus qu'en 2018. Cependant, il faut savoir que tous les

trains sont ici pris en compte: aussi bien les IC que les P. Celui que vous évoquez appartient, à mon avis, à cette dernière catégorie, qui vient s'insérer dans l'offre IC de tous les trains réguliers. Or ceux-ci sont prioritaires par rapport à lui.

À la fin 2018, nous avons demandé à la SNCB et Infrabel de fournir un effort en termes de ponctualité. Elles ont identifié plusieurs trains, dont celui-là au problème particulier duquel il faut apporter une réponse. Celle-ci ne peut être trouvée qu'entre Braine-le-Comte et Bruxelles-Nord, puisque, avant Braine, la situation semble "satisfaisante".

07.03 **Éric Thiébaut (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il est évident que le navetteur qui prend le train à Mons pour Bruxelles n'est pas intéressé par le fait que le train arrive à l'heure à Braine-le-Comte.

Parfois, j'ai le sentiment que la SNCB enjolive un peu trop ses résultats en ce qui concerne la perception des navetteurs.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07.04 **Éric Thiébaut (PS):** Madame la présidente, j'ai encore une question n° 55003375C au point n° 32 de l'agenda. Je peux la poser maintenant?

La **présidente:** M. Thiébaut, il y a beaucoup de questions qui sont transformées en questions écrites ou qui tombent.

07.05 **Éric Thiébaut (PS):** Alors j'attends, pas de souci.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55003006C van mevrouw Buyst werd al tijdens de vorige vergadering behandeld. Vragen nrs. 55003012C, 55003013C en 55003014C van de heer Troosters worden omgezet in schriftelijke vragen.

Vraag nr. 55003033C van de heer Van den Bergh wordt op zijn verzoek uitgesteld naar 16.00 uur. Vraag nr. 55003064C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Mevrouw Chanson en de heer Ben Achour zijn niet aanwezig om hun samengevoegde vragen nrs. 55003081C en 55003125C te stellen. Vragen nrs. 55003189C en 55003190C van de heer Roggeman worden uitgesteld wegens ziekte.

Vragen nrs. 55003253C en 55003256C van de heer Hedeboom worden omgezet in schriftelijke vragen. De heer Ben Achour is niet aanwezig om zijn vraag nr. 55003293C te stellen. Vraag nr. 55003300C van de heer Piedboeuf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De heer Verduyckt is niet aanwezig om zijn vraag nr. 55003312C te stellen. Wij zullen nog even wachten. Vraag nr. 55003316C van mevrouw Dedonder wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vragen nrs. 55003317C en 55003318C van de heer Troosters worden omgezet in schriftelijke vragen. De heer Raskin is niet aanwezig om zijn vragen nrs. 55003771C en 55003327C te stellen.

08 **Vraag van Tim Vandenput aan François Bellot (Mobilité) over "De renovatie van het radiobaken HUL" (55003344C)**

08 **Question de Tim Vandenput à François Bellot (Mobilité) sur "La rénovation de la radiobalise HUL" (55003344C)**

08.01 **Tim Vandenput (Open Vld):** Mijnheer de minister, in de deelgemeente Ottenburg van de hoofdgemeente Huldenberg staat al decennia het "VHF Omni-directional range station" met de naam HUL. Dat is een zendstation voor nauwkeurige radionavigatie, een hulpmiddel voor de luchtvaart.

Met de nieuwe en hedendaagse navigatiemiddelen zijn het gebruik en dus ook het belang van radionavigatie bijna verdwenen. De systemen dienen vandaag alleen als een back-upstelsel, voor het geval de moderne communicatie- en navigatiemiddelen niet beschikbaar zijn.

Het radiobaken HUL wordt beheerd door skeyes en naar ik verneem heeft het nood aan een grondige renovatie. Die renovatie zou 2 miljoen euro kosten, zo heb ik mij laten vertellen. Daarom heb ik volgende vragen.

Moet het radiobaken HUL binnenkort gerenoveerd worden?

Indien het gerenoveerd zal worden, hoeveel bedragen dan de geraamde kosten van de renovatie?

Wat is het beleid van skeyes voor het in stand houden van de radiobakens op het Belgische grondgebied? Hoeveel zulke radiobakens heeft skeyes momenteel nog onder zijn beheer? Hoeveel bedragen de jaarlijkse onderhoudskosten om die bakens operationeel te houden?

08.02 Minister **François Bellot**: Het radionavigatiebaken DVOR/DME HUL werd in de periode van 13 november 2019 tot 13 december 2019 gerenoveerd, in het kader van een DVOR/DME renewal project dat reeds enkele jaren loopt bij skeyes.

Het DVOR/DME renewal project van skeyes bestaat erin om een toekomstgerichte DVOR/DME-radionavigatiebakenbestand op te bouwen waarbij een verminderd belang van de DVOR-component van het baken mee in rekening wordt gebracht.

Immers, de door Europa opgelegde navigatiespecificaties zijn van een baken-naar-baken-routesysteem geëvolueerd naar een routesysteem waarbij de navigatieperformantie wordt beschreven, de *performance based navigation*.

De nieuwe radionavigatiehulpmiddelen, in de luchtvaart gekend als gps, laten toe dat de vliegtuigen veel nauwkeuriger hun traject kunnen volgen in vergelijking met de tijd wanneer de gps-techniek nog veel minder aan boord van de vliegtuigen te vinden was.

De nauwkeurigheid van een DVOR-sigitaal is niet voldoende om efficiënt te worden gebruikt in deze PBN. Deze DVOR-bakens nog in grote getale renoveren is daarom niet efficiënt.

Daarom heeft skeyes het minimaal operationeel netwerk voor DVOR vooropgesteld als basis van het DVOR/DME renewal project. Zo worden er slechts vijf DVOR/DME-bakens volledig vernieuwd. Deze zijn telkens zo gekozen zodat ze door een vliegtuig in nood kunnen worden gebruikt om de luchthavens van Zaventem, Charleroi, Luik, Antwerpen of Oostende te vinden en het toestel veilig aan de grond te kunnen zetten.

Naast de DVOR-component van het DVOR/DME-radionavigatiebaken is er nog de DME-component. Het DME-radionavigatiebaken heeft wel de benodigde nauwkeurigheid en is volledig compatibel met de nieuwe Europese PBN-vereisten. Daarenboven zijn de DME-bakens complementair met het gps-systeem, wat ervoor zorgt dat de zogenaamde DME-navigatietechnieken gebruikt kunnen worden om te voldoen aan de PBN-vereisten. Ook wanneer het gps-systeem niet beschikbaar is, kunnen vliegtuigen uitgerust met DME-navigatie zich nog steeds volgens de voorgestelde PBN-route navigeren, bijvoorbeeld bij een kapotte gps-antenne aan boord. Daarom worden alle 12 DME-navigatiebakens vernieuwd.

De geraamde kosten voor de renovatie zijn als volgt. Een volledig DVOR/DME-station kost 500.000 euro. Een DME-only-station kost 250.000 euro. Voor de 12 sites is er een gezamenlijk support contract aangegaan voor een geraamde kost van 1 miljoen euro voor een duurtijd van 12 jaar. Dit komt neer op een geraamde jaarlijkse kost van 83.333 euro voor de 5 DVOR- en 12 DME-bakens. Er rust een contractuele garantieperiode van drie jaar op een baken, wat de totale vooropgestelde levensduur van een radionavigatiebaken 15 jaar maakt.

Momenteel zijn er 14 DVOR/DME-radionavigatiebakens operationeel in het Belgische luchtruim: COA, BUB, LGE, ANT, GSY, FLO, NIK, HUL, BUN, LNO, SPI, AFI, CIV en KOK.

Na de implementatie van het DVOR/DME renewal project zal het Belgisch luchtruim beschikken over de volgende vernieuwde bakens: 5 DVOR/DME-radionavigatiebakens en 7 DME-only radionavigatiebakens. Ik kan u de lokalisatie geven.

Pas na de aanpassing, implementatie en publicatie van alle PB navigatieprocedures zal skeyes kunnen

evolueren naar het DVOR *Minimum Operational Network* met slechts 5 DVOR/DME-bakens en 7 DME-only bakens.

08.03 Tim Vandenput (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en deskundig antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "L'interruption du trafic ferroviaire entre Verviers et Liège" (55003293C)

09 Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De onderbreking van het treinverkeer tussen Verviers en Luik" (55003293C)

09.01 Malik Ben Achour (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai récemment été interpellé par des navetteurs qui s'inquiétaient de rumeurs selon lesquelles le trafic ferroviaire serait interrompu entre Verviers et Liège pendant les vacances de Pâques. Très rapidement, cette rumeur se voyait confirmée dans la presse locale par le porte-parole d'Infrabel.

Dans un premier temps, d'aucuns annonçaient même huit semaines de cessation en été. Sur ce dernier point, des apaisements ont cependant, et fort heureusement, été apportés. Ainsi, aucun train ne circulera entre Verviers et Liège, durant deux semaines, en raison de travaux de renouvellement des voies qui auront lieu entre Trooz et Pepinster. Un autre chantier sera mis en place au même moment entre Spa et Pepinster pour l'entretien des ponts et tunnels. J'insiste sur le fait que cela se fera au même moment. Là aussi, il faudra s'accommoder d'un arrêt de la circulation des trains. La population de toute une région se verra donc privée de transports en commun lui permettant de rejoindre les principales villes du pays.

L'alternative proposée nous paraît un peu compliquée. Il s'agirait de prendre un train pour Welkenraedt, en sens inverse donc, ville où les voyageurs pourront embarquer dans un IC qui, par la boucle Nord, reliera Liège et Bruxelles via Visé. Résultat: un trajet dont la durée augmentera à mon avis d'une heure et demi, changement de train compris. Un travailleur devant se rendre à Bruxelles sera dans l'impossibilité d'atteindre cette ville à des heures raisonnables. En effet, le premier train pour Welkenraedt au départ de Verviers ne partirait qu'à 7 h 42.

Bien entendu, il n'est pas question pour moi de remettre ici en cause le bien-fondé de ces opérations sans doute nécessaires, mais je souhaiterais, néanmoins, vous poser une série de questions. Confirmez-vous les informations parues dans la presse? Pouvez-vous assurer que ces deux semaines seront suffisantes? Ce point est important.

Le transit par Welkenraedt est-il réellement la seule alternative possible? Dans ce cas, pourrait-il être envisagé d'avancer le premier départ pour cette gare pour permettre aux navetteurs d'arriver à leur travail dans des heures raisonnables? Les abonnements de parking pour la gare de Verviers seront-ils au cours de ces deux semaines valables pour les parkings des gares de Welkenraedt et de Liège?

09.02 François Bellot, ministre: Le gestionnaire d'infrastructure Infrabel m'informe qu'il profitera effectivement des vacances de Pâques pour mener une série de chantiers sur la ligne 37. Cette période a été privilégiée pour réduire le nombre de voyageurs impactés par les conséquences de ces travaux, les étudiants étant en congé. D'autre part, Infrabel réalise ainsi de façon simultanée des travaux pluridisciplinaires sur la ligne pour en améliorer la qualité et la sécurité.

Afin d'acheminer les voyageurs de et vers Liège-Guillemins, plusieurs alternatives seront mises en place. À la suite du détournement des IC 01 Ostende-Eupen entre Liège-Guillemins et Welkenraedt, les trains de cette relation ne desserviront pas l'arrêt de Verviers-Central. En compensation, une navette de train en correspondance avec les IC 01 circulera entre Welkenraedt et Verviers-Central. Cette navette desservira également les points d'arrêt de Dolhain-Gileppe et Verviers-Palais.

En parallèle et suite à la limitation des trains de la relation S 41 entre Liège-Guillemins, Verviers-Central et Trooz, un service de bus de substitution sera instauré au départ de Trooz pour permettre à la clientèle de poursuivre son voyage de et vers Pepinster. Ces bus seront en correspondance avec la relation L 09 Pepinster-Aachen pour la clientèle souhaitant se rendre à Verviers-Central. Toutefois, la SNCB invite la

clientèle de Verviers à privilégier les navettes de train prévues en correspondance avec les trains de la relation IC 01 au départ de Welkenraedt et détournés jusque Liège-Guillemins. Il s'agit, malgré le détournement de l'IC 01, de l'alternative la plus confortable ne nécessitant qu'une seule correspondance pour rejoindre Verviers-Central.

L'amplitude horaire de la navette entre Verviers-Central et Welkenraedt en correspondance avec les trains de la relation IC 01 détournés était insuffisante et ne permettait pas de rejoindre Liège suffisamment tôt pour les navetteurs se rendant au travail.

La SNCB a, depuis lors, adapté les horaires des navettes pour tenir compte de l'amplitude de la circulation de la relation IC 01. Dorénavant, un premier départ de la navette est prévu à 4 h 42 de Verviers-Central vers Welkenraedt permettant ainsi aux navetteurs d'emprunter le premier train IC Liège-Guillemins-Bruxelles-Midi.

L'amplitude du soir a également été allongée afin de permettre aux voyageurs de rentrer en soirée jusque Verviers-Central. Un dernier départ est de ce fait prévu de Welkenraedt vers Verviers-Central à 1 h12.

Malgré les lourdes contraintes en présence, la SNCB s'est efforcée d'offrir une alternative fiable à tous les voyageurs de la ligne 37. Le parking de la gare de Welkenraedt est gratuit. Pour ce qui concerne celui de Liège, la SNCB peut autoriser les détenteurs d'un abonnement de Verviers à se garer dans le parking de la rue du Plan incliné, à Liège.

09.03 Malik Ben Achour (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

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

10 Vraag van Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een incident met een geknelde treinpassagier in het station van Lommel" (55003312C)

10 Question de Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "Un incident impliquant un passager de train coincé entre les portes en gare de Lommel" (55003312C)

10.01 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de minister, een kleine maand geleden vond er een incident plaats waarbij een passagier voor een tiental seconden tussen een treindeur vast kwam te zitten. Dankzij de hulp van een andere passagier kon de dame worden bevrijd. Dat incident roept vragen op. De meeste mensen gaan er vandaag van uit dat er bij automatische deuren een beveiliging is, waardoor zoiets niet kan gebeuren. In de krant las ik dat de NMBS het incident ernstig neemt en daar intern een onderzoek naar instelt.

Ten eerste, zijn de automatische treindeuren uitgerust met een alarm dat ervoor zorgt dat zoiets in principe niet kan gebeuren of geldt dat maar voor bepaalde types treinstellen? Is het in principe mogelijk dat een trein zou kunnen vertrekken en beginnen te rijden wanneer iemand gekneld zit tussen een deur?

Ten tweede, wat is de rol van de treinbegeleider? Is het de bedoeling dat hij of zij dat controleert, vooraleer een trein vertrekt? Werd de procedure hier wellicht niet gevolgd?

Ten derde, gebeuren dergelijke incidenten vaker? Zijn er daarover cijfers?

Tot slot, werd het intern onderzoek reeds opgestart? Zijn daar al resultaten van?

10.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat zij reeds contact had met de klant. Het dossier wordt momenteel onderzocht door de juridische dienst. De NMBS heeft mij een heel omstandig antwoord bezorgd op uw vraag naar de omstandigheden van het incident. Ik zal u het antwoord schriftelijke bezorgen.

10.03 Kris Verduyckt (sp.a): Ik dank de minister voor het omstandig schriftelijk antwoord.

Ik zal het rustig lezen en nagaan wat er juist is gebeurd. Het lijkt een klein incident, maar het kan wel grote gevolgen hebben. We moeten eraan werken dat zoiets zo weinig mogelijk gebeurt.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55003346C en 55003357C van mevrouw Dedonder zijn omgezet in schriftelijke vragen.

11 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003373C)**

- **Steven De Vuyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003503C)**

- **Steven Creyelman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003527C)**

11 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Gand-Dampoort-Zelzate" (55003373C)**

- **Steven De Vuyst à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Gand-Dampoort-Zelzate" (55003503C)**

- **Steven Creyelman à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Gand-Dampoort-Zelzate" (55003527C)**

11.01 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Zelzate, spoorlijn 204. Dat is een Belgische industriële lijn die Gent verbindt met Zelzate. De lijn is 15 kilometer lang en loopt door de Gentse haven en langs bedrijven als Euro-Silo, Volvo Car en Arcelor Mittal. In de Gentse haven werken meer dan 20.000 mensen en die gaan vandaag bijna allemaal met de wagen naar het werk, aangezien er amper tot helemaal geen openbaar vervoer is naar de industriezone.

Spoorlijn 204 zou nochtans vrij eenvoudig kunnen worden omgevormd voor gemengd gebruik. Daardoor zouden dan ook passagiers kunnen worden vervoerd tussen Gent-Dampoort en Zelzate, met verschillende haltes in de haven. Dit project zou het verkeer op de Kennedylaan ontlasten en tevens een positief effect hebben op de luchtkwaliteit in Zelzate, Ertvelde, Desteldonk en de hele Gentse periferie, indien de werknemers van de haven de trein zouden kunnen gebruiken tussen Gent en Zelzate.

Het project zou ook zorgen voor een daling van de fijnstofuitstoot in de Gentse kanaalzone en kansen bieden voor een betere mobiliteit in heel het havengebied. Door die spoorlijn te ontwikkelen met personenvervoer, zouden er op lange termijn kansen zijn om het verkeer uit het centrum van Gent te ontlasten door middel van park-and-ridezones in het havengebied.

De NMBS had de invoering van een passagierstrein tussen Zelzate en Gent opgenomen in haar investeringsplan 2015-2025. Iedereen is vragende partij voor passagiersvervoer per spoor tussen Gent en Zelzate: de inwoners van Gent en Zelzate, de werknemers van de haven, de Nederlandse overheid en heel veel bedrijven.

Alleen gaat Infrabel nu mogelijk de nodige investeringen, noodzakelijk om dit project uit te voeren, niet uitvoeren, met een totale stilstand van het dossier van lijn 204 als gevolg.

Mijnheer de minister, stond de passagierstrein tussen Zelzate en Gent in de investeringsplannen 2015-2025 van de NMBS? Was de lijn Gent-Zelzate een van de prioritaire investeringen van de NMBS in Vlaanderen? Gaat u Infrabel en NMBS de opdracht geven om spoorlijn 204 ook tot een passagierslijn te ontwikkelen? Zou dit maatschappelijk belangrijk project niet al gerealiseerd zijn indien Infrabel en NMBS als een bedrijf zouden functioneren?

11.02 **Minister François Bellot:** Met betrekking tot het project Spoorlijn 204 is in het strategisch investeringsplan 2018-2031 nu reeds in middelen voorzien voor enerzijds een haalbaarheidstudie naar reizigersvervoer op de huidige industriële spoorlijn 204 en anderzijds voor het afschaffen van overwegen op lijn 204 met cofinanciering van het Vlaams Gewest.

Infrabel laat mij weten dat het bestek van de studie voor de spoorlijnen 204 en 58 bijna klaar is. Vooraf werd

het nodige overleg met het Vlaams Gewest gepleegd over de te volgen methodologie en de te gebruiken data. Dat zal volgens Infrabel de latere vergelijkbaarheid van de onderverdeling ten goede komen.

Bovendien heeft de federale ministerraad eind 2017 beslist om de vrijgekomen middelen voor de elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont, als de EU-subsidies daadwerkelijk worden verworven, bij voorkeur te besteden aan het project Spoorlijn 204, door middel van het afsluiten van een bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest.

Tijdens een eerste informatief overleg op 17 februari 2020 over de evaluatie van het samenwerkingsakkoord heeft mijn kabinet kennisgenomen van het voorstel van de vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest om de vrijgekomen middelen, conform de beslissing van de federale ministerraad, te heroriënteren naar de bouw van twee spoorkokers. Die kokers moeten de kruising mogelijk maken van een eventuele toekomstige doortrekking van de huidige spoorlijn 204 naar het noorden met de ringweg R4 en de snelweg E34. Er werd aan Infrabel gevraagd om in samenwerking met de Vlaamse werkvennootschap een simulatie te maken van de uitgavenplanning voor dit project en de impact ervan op de verdeelsleutel tussen de Gewesten zoals vastgelegd in het samenwerkingsakkoord.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, hebt u al een datum voor de aanvang van de werken?

11.04 Minister François Bellot: We hebben Infrabel gevraagd om ons door te geven wanneer men precies kan beginnen.

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

12 Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "La situation de la gare de Quiévrain" (55003375C)

12 Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobilité) over "De situatie van het station Quiévrain" (55003375C)

12.01 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le ministre, depuis le début de mon mandat, en 2007, je relaye régulièrement les critiques des navetteurs de Mons-Borinage face à l'état lamentable de certaines petites gares situées sur la ligne 97 entre Quiévrain et Mons.

Si plusieurs d'entre elles feront l'objet d'un projet de réaffectation – je songe en particulier à la gare de Boussu qui sera restaurée suite à la conclusion d'un bail emphytéotique avec la SNCB –, d'autres, par contre, sont complètement à l'abandon. C'est notamment le cas de la gare de Quiévrain qui se limite à un vieux bâtiment du 19^e siècle, complètement fermé, criblé de tags et abandonné. Je m'y suis rendu récemment et je peux vous dire que le spectacle infligé aux nombreux navetteurs, aux étudiants et aux riverains est affligeant voire repoussant.

À l'heure où l'on encourage les citoyens à abandonner leur voiture au profit des transports en commun, cette situation ne peut plus durer. Tout devrait être mis en œuvre pour rendre les gares plus attractives. Or ce n'est pas le cas ici.

Monsieur le ministre, je sais que des contacts ont eu lieu par le passé entre la SNCB et les autorités communales de Quiévrain. Qu'en est-il aujourd'hui? Des perspectives de collaboration existent-elles toujours?

D'une manière plus générale, n'est-ce pas dans l'intérêt de la SNCB de prendre des initiatives afin de nouer une collaboration fructueuse avec des opérateurs privés ou publics en vue de redonner vie à d'anciennes petites gares abandonnées?

12.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, depuis de nombreuses années, la volonté de la SNCB est de valoriser les sites de ses gares. Depuis l'arrivée d'un nouveau directeur général, la société commence à s'intéresser beaucoup plus à la valorisation, à l'adaptation des points d'arrêt et des gares et à la standardisation des équipements. Divers projets ont été menés à terme, comme celui de la gare de Boussu, que vous évoquiez.

En ce qui concerne la gare de Quiévrain, plusieurs initiatives ont été développées tant avec le privé qu'avec la commune. Cependant, aucun accord n'a abouti sur la vente ou la reprise du bâtiment. En 2017, un amateur privé s'était montré intéressé et un compromis de vente avait même été rédigé. Mais après la rédaction de ce compromis, l'acheteur ne s'est plus manifesté. De son côté, la commune s'était montrée intéressée par l'acquisition du bâtiment mais elle ne disposait pas des crédits nécessaires à un tel achat et n'aurait pas obtenu de subsides pour un futur développement du bâtiment.

Dans tous les cas, les autorités communales ont toujours été informées et associées aux démarches entreprises.

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

À la suite d'un certain nombre d'informations, nous avons demandé à la SNCB de procéder en 2020 à une mise en vente du site via une nouvelle consultation du marché. Si elle ne devait pas aboutir, une solution plus radicale serait alors envisagée.

12.03 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, vous m'annoncez qu'on va relancer une vente publique pour l'ensemble du site. Pouvez-vous nous préciser s'il s'agit uniquement de la gare ou des terrains annexés? Le domaine de la SNCB à cet endroit-là est assez grand avec des possibilités de développement immobilier.

12.04 **François Bellot**, ministre: Je n'ai pas les éléments ici mais si ma mémoire est bonne et pour avoir déjà répondu à deux ou trois courriers à ce sujet, je pense qu'il était envisagé de faire une vente en deux lots, quitte à ce que les lots soient rassemblés dans une offre globale. Je ne peux vous en dire plus.

12.05 **Éric Thiébaut** (PS): Comme je suis le bourgmestre de la commune voisine, j'ai des contacts avec les autorités communales. Le problème dans ce type de dossier, comme on a pu le rencontrer avec la gare de Boussu, c'est que la SNCB demande un prix trop élevé pour remettre aux autorités communales une ruine dans laquelle il va falloir aussi investir. Je sais que cela a pris beaucoup de temps à Boussu parce que la SNCB demandait un prix trop fort. Je pense que là, il y aurait quand même lieu d'intervenir pour adoucir un peu les exigences financières de la SNCB par rapport à ces petites gares.

12.06 **François Bellot**, ministre: Je suis partisan de la vente à la valeur du marché et non pas à une valeur théorique parce que ce bâtiment n'est plus occupé depuis 2007.

12.07 **Éric Thiébaut** (PS): Il ne l'est plus depuis plus longtemps. En 2007, je suis devenu député.

12.08 **François Bellot**, ministre: Je n'ai jamais vu un bâtiment s'embellir au cours du temps.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55003406C)**

13 **Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le préavis de grève déposé chez skeyes" (55003406C)**

13.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er werden opnieuw stakingsaanzeggingen ingediend bij skeyes, en wel door twee vakbonden hoorde ik vandaag zeggen. Het gaat nog altijd over het probleem van de werkdruk en de manier waarop de premie-uren aan de luchtverkeersleiders toegekend worden. Die premie-uren zijn niet-gepresteerde uren. Luchtverkeersleiders krijgen die als zij bijvoorbeeld onverwacht voor een dienst worden opgeroepen. Zij werken dan een shift en krijgen daarbovenop extra uren toegekend volgens de collectieve arbeidsovereenkomst die gesloten werd met de vakbonden van de verkeersleiders. Dat akkoord wordt niet gerespecteerd, eenzijdig.

De situatie is opnieuw heel precair. Tijdens het bezoek van de heer Decuyper heb ik er al op gewezen dat het sociaal overleg bij skeyes helemaal niet gerespecteerd wordt. Dat hebben wij ook gezien tijdens ons bezoek. Het personeel liet merken dat er geen overleg is. Op de bureaus van de verkeersleiders zagen wij

teksten liggen waarin zij duidelijk aangaven dat het overleg bij skeyes heel slecht loopt. Nu zijn er dus opnieuw twee stakingsaanzeggingen.

Mijnheer de minister, klopt het dat de directie voorheen had beloofd dat de verkeersleiders de premie-uren onbeperkt mochten omzetten naar verlofdagen?

Klopt het dat de directie van skeyes het omzetten van de premie-uren naar verlofdagen wenst te beperken tot een aantal dagen? Zo ja, waarom?

Klopt het dat de directie van skeyes de verkeersleiders onder druk zet om hun premie-uren te laten uitbetalen?

Zult u de directie van skeyes aanmanen de gemaakte afspraken met betrekking tot de premie-uren na te komen en zo aan de eisen van de luchtverkeersleiders te voldoen? De afspraken liggen vast in een akkoord dat met de vakbonden werd gesloten.

13.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, ik wil u eraan herinneren dat skeyes een autonoom bedrijf van openbaar nut is. Als dusdanig behoort het tot de verantwoordelijkheid van de gedelegeerd bestuurder om een sereen sociaal klimaat in stand te houden, dat bijdraagt tot de goede leiding van de activiteiten van het bedrijf en het efficiënte beheer ervan garandeert.

Er bestaan overlegmechanismen bij het bedrijf en als minister hoor ik mij niet te mengen in het dagelijks bestuur van het bedrijf.

Volgens de info die ik ontvangen heb, werkt het overleg goed. Het paritair comité van skeyes keurde op vrijdag 14 februari 2020 een tekst over de regularisatie van de bestaande premie-uren met de wettelijke vereiste tweederdemeerderheid goed. Het akkoord is volledig conform het vroegere continuïteitsprotocol.

ACV-Transcom verklaarde niet akkoord te gaan en diende een stakingsaanzegging in. Op zaterdag 15 februari werd via e-mail een stakingsaanzegging gezonden naar de voorzitter en de gedelegeerd bestuurder in verband met de beslissing van het paritair comité.

In overeenstemming met artikel 35, § 2 van het syndicaal statuut van skeyes nodigde de gedelegeerd bestuurder de vakbonden onmiddellijk uit voor een verzoeningsvergadering op woensdag 19 februari. Tijdens die verzoeningsvergadering beslisten alle partijen de resultaten van de bevraging af te wachten en opnieuw samen te komen op vrijdag 3 april 2020.

De verzoeningsprocedure wordt dan ook voortgezet. Ik stel vast dat de gesprekken tot dusver constructief blijven verlopen en dat de onderhandelingen niet afgesprongen zijn.

13.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat er na een bespreking een akkoord met een paar vakbonden maar niet met alle vakbonden bereikt wordt. Dat is nu opnieuw het geval. Twee vakbonden, waaronder ook het VSOA, verklaren zich niet akkoord met de wijziging van het bestaande akkoord over de premie-uren, dat toch gemeenschappelijk was en dat nu verbroken wordt.

Dat zorgt voor heel wat misnoegdheid bij het personeel, dat nu zijn verlofdagen niet kan compenseren. De werknemers zijn daarmee helemaal niet tevreden.

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

14 **Vraag van Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kostprijs van een dubbelspoor op lijn 19 Mol-Hamont en lijn 15 Mol-Hasselt" (55003463C)**

14 **Question de Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "Le coût d'une double voie sur la ligne 19 Mol-Hamont et la ligne 15 Mol-Hasselt" (55003463C)**

14.01 **Kris Verduyckt** (sp.a): Een maand geleden vond in deze commissie een interessant actualiteitsdebat plaats over de minst stipte lijn van het land, de lijn Brussel-Mol. Mijnheer de minister, u hebt toen aangegeven dat de vertragingen onder andere te wijten zijn aan het ontbreken van een dubbelspoor op hele

delen van de trajecten tussen Herentals en Mol en tussen Mol en Hamont. Daarnaast is in die regio op dit moment geen hogere frequentie mogelijk doordat het dubbelspoor er ontbreekt. Het gaat over twee lijnen: lijn 15 tussen Mol en Hasselt en lijn 19 tussen Mol en Hamont. In de 11+2 Vlaamse spoorprioriteiten staat onder meer dat die twee lijnen beter ten dele ont dubbeld zouden worden. De Vlaamse overheid zou voor 100 miljoen euro cofinancieren.

Hoeveel zou een ont dubbeling kosten, zowel op het traject Mol-Hamont als op het traject Mol-Hasselt?

Over hoeveel kilometer spoorlijn gaat het precies? Waarschijnlijk is het niet nodig om de spoorlijnen volledig te ont dubbelen.

14.02 Minister **François Bellot**: De kosten voor 13 kilometer tussen Balen-Werkplaatsen en Neerpelt worden volgens de huidige kennis geraamd op 48,3 miljoen euro. In het meerjareninvesteringsplan 2013-2015 werd een budget opgemaakt voor een gedeeltelijk dubbelspoor op lijn 15, meer bepaald voor twee uitwijksporen ter hoogte van Zonhoven en van Balen. Het betrof een niet-geëlektrificeerd gedeeltelijk tweede spoor. De kosten werden geraamd op 9,4 miljoen euro.

Voor een geactualiseerde raming, inclusief elektrificatie zoals het huidige, hoofdzakelijk enkele spoor, moet een aantal parameters opnieuw bekeken worden.

14.03 **Kris Verduyck** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de informatie nog eens rustig bekijken.

De regio vraagt erom. Het is natuurlijk belangrijk te weten wat exact wordt gevraagd. Daarom is de informatie belangrijk, met name om te weten over hoeveel geld en over hoeveel kilometer het gaat.

Ik zal uw antwoord dus eens rustig nakijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 **Question de Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "L'IC 413 Courtrai-Welkenraedt" (55003522C)**

15 **Vraag van Katrin Jadin aan François Bellot (Mobilité) over "De IC 413 Kortrijk-Welkenraedt" (55003522C)**

15.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, actuellement, la ligne IC 413 relie les gares de Courtrai et de Welkenraedt.

Selon mes informations, des réflexions sont en cours depuis quelque mois déjà visant à étendre cette ligne jusqu'à la gare d'Eupen. Cela me réjouit bien sûr. Un train qui relie notre gare à l'intérieur du pays toutes les demi-heures, ça ne peut qu'être positif pour toute ma région.

En effet, en augmentant la fréquence des trains en partance d'Eupen, on augmentera non seulement l'attractivité de notre ville mais également la flexibilité pour le navetteur qui optera, je l'espère, encore plus pour le train. La ville d'Eupen a déjà pour projet de profiter de certains aménagements pour en faire également. Nous espérons que cela profitera encore plus à la fréquentation du train.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà des informations à me communiquer sur ce qu'il m'est revenu en termes de projets? Cet élargissement pourrait-il voir le jour dans un futur proche? Dans l'affirmative, quel est le timing prévu?

15.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la relation IC 12 Courtrai-Gand-Bruxelles-Louvain-Liège-Welkenraedt, autant dire une traversée de la Belgique, fait l'objet de très nombreuses études, que ce soit en termes d'amplitude de desserte, de politique d'arrêt (arrêt supplémentaire demandé à Ans ou encore à Dolhain-Gileppe, par exemple) ou de modification de destination, notamment vers Eupen ou vers l'Allemagne.

Pour répondre à toutes ces questions, la SNCB organisera au printemps prochain des *roadshows* qui expliqueront province par province les projets qui ont été retenus pour la période allant de décembre 2020 à

décembre 2023. Les éventuelles modifications de la relation IC 12 seront communiquées dans ce contexte.

Par ailleurs, la SNCB souligne que dans le cadre de son plan de transport 12/2017-12/2020, elle a prolongé le parcours du train P 8452 Liège-Verviers jusqu'à Eupen, offrant ainsi un train supplémentaire à destination d'Eupen à 17 h 03. Ce train qui déjà aujourd'hui quitte le centre-ville de Liège à 15 h 55, Liège-Guillemins à 16 h 07 et Verviers-Central à 16 h 42, semble beaucoup plus adapté aux besoins, notamment scolaires, qu'un prolongement du train IC 413 qui quitte Liège à 15 h 36 et Verviers-Central à 16 h 01.

Cela s'avère être un peu tôt pour la plupart des écoliers et bien entendu pour les travailleurs s'ils veulent prêter leurs 7 h 36. La SNCB pourra cependant vous en dire plus, lors de son *roadshow* en province de Liège, sur les détails de cette offre.

15.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, merci beaucoup pour ces informations. En ma qualité d'échevine du tourisme et de l'économie, j'ai assisté au *roadshow* de l'année passée, lors duquel le suspense était grand car plusieurs projets avaient été dévoilés, dont celui-ci. Je ne peux qu'encourager la SNCB à continuer ses efforts dans cette étude afin de mettre en place une ligne permettant d'avoir une régularité d'une demi-heure.

15.04 François Bellot, ministre: Pour préparer son plan de transport, la SNCB a fait un premier *roadshow* pour écouter les demandes locales, province par province. Celui qui est organisé cette année est destiné à expliquer aux mêmes personnes ce qui a été retenu et pourquoi. L'information que je vous ai donnée ici est la suggestion qui a été retenue parmi l'ensemble des demandes qui ont été formulées. Ensuite, cela passera en gouvernement pour validation de l'ensemble de l'offre nouvelle à mettre en œuvre à partir de décembre 2020.

15.05 Katrin Jadin (MR): Le prolongement de la ligne IC 413 n'est pas prévu pour le moment?

15.06 François Bellot, ministre: C'est plutôt l'alternative qui a été choisie, car le prolongement de l'IC 413 donnerait un horaire trop matinal. Ils préfèrent ajouter l'autre train, qui répond mieux aux horaires scolaires.

15.07 Katrin Jadin (MR): Cette solution n'est que temporaire?

15.08 François Bellot, ministre: Non, cela sera inscrit dans le prochain plan de transport qui sera en vigueur à partir de 2020 et pendant quatre ans. Quand vous irez au *roadshow*, vous aurez tous les détails.

15.09 Katrin Jadin (MR): Je brûle d'envie d'y aller maintenant!

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

16 Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol aérien du nord de l'arrondissement de Verviers" (55003382C)

16 Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vluchten boven het noorden van het arrondissement Verviers" (55003382C)

16.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, de nombreux citoyens du nord de l'arrondissement de Verviers se plaignent des nuisances sonores croissantes liées au trafic aérien qu'ils ont à subir, étant donné la proximité avec l'aéroport de Maastricht-Aix-la-Chapelle (Maastricht Aachen Airport).

La zone des Trois Frontières est plus particulièrement concernée car elle se situe dans le voisinage immédiat de deux aéroports régionaux concurrents et situés à trente kilomètres l'un de l'autre: Liège Airport et surtout, pour ce qui concerne le nord de l'arrondissement de Verviers, Maastricht Aachen Airport.

Le sentiment au sein de la population est que le problème s'est accentué depuis une quinzaine de mois. Il est vrai que Maastricht Aachen Airport connaît une augmentation importante de son activité. Ainsi, au quatrième trimestre 2018, l'aéroport enregistrait la plus forte croissance de tous les aéroports nationaux des Pays-Bas avec 45 000 voyageurs comptabilisés, soit 75 % de plus par rapport à 2017. Au premier trimestre 2019, le nombre de mouvements d'avions enregistrés à Maastricht était de 2 365 contre 2 117 à la même époque en 2018.

Cet aéroport ne compte pas s'arrêter là. Dans un document envoyé l'année dernière au ministre néerlandais compétent et aux États provinciaux du Limbourg, l'aéroport évoque son ambition de doubler son nombre de passagers transportés à l'horizon 2026. De 275 000 clients en 2018, on atteindrait le chiffre de 700 000 dans six ans.

L'essor récent du Maastricht Aachen Airport a suscité un mouvement de protestation dans le Limbourg néerlandais de la part des riverains immédiats de l'aéroport qui sont également impactés de ce côté de la frontière.

Monsieur le ministre, Belgocontrol dispose-t-elle de données qui permettraient de connaître la part du trafic aérien originaire du Maastricht Aachen Airport dans le nord de l'arrondissement de Verviers? Avez-vous eu des contacts avec votre homologue néerlandais concernant le développement de cet aéroport et ses conséquences, en termes de nuisances sonores, sur le nord de l'arrondissement de Verviers ou sur d'autres régions de Belgique? Si ce n'est pas encore le cas, avez-vous l'intention de le contacter?

16.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, monsieur Ben Achour, j'ai demandé à skeyes d'effectuer une analyse des traces radar pour les vols de et vers Maastricht Aachen Airport et Liège Airport pour une semaine de trafic pendant les étés 2017 et 2019 au-dessus de la zone des Trois Frontières. Cette analyse permet d'observer des tendances, mais un examen sur une période plus étendue sera nécessaire pour tirer des conclusions plus pertinentes.

Comme vous le faites remarquer, le trafic aérien – en particulier, les vols commerciaux à Maastricht Aachen Airport et à Liège Airport – connaissent une augmentation ces dernières années. Maastricht Aachen Airport est ouvert quotidiennement de 6 h à 23 h, avec une extension possible jusqu'à minuit. La majorité des vols ont donc lieu pendant la journée, tandis que Liège Airport connaît son pic de trafic pendant la nuit.

En conséquence, selon l'heure de la journée, l'augmentation du trafic au-dessus de la zone des Trois Frontières peut être majoritairement attribuée à l'un des deux aéroports. Je demanderai à la DGTA d'accorder une attention particulière aux observations quant à l'essor récent de l'aéroport de Maastricht-Aachen.

Par ailleurs, je n'ai pas entretenu de contacts particuliers avec mon homologue néerlandaise à propos de ce dossier. Cela dit, en fonction des résultats de l'analyse de skeyes, je pourrai éventuellement l'interroger pour connaître les plans de développement de cet aéroport.

16.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse et ne manquerai pas de revenir vers vous en temps utile.

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

17 Question de Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "L'aménagement de la gare d'Eupen" (55003523C)

17 Vraag van Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verbouwingswerken in het station Eupen" (55003523C)

17.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, en 2018, la construction d'un nouveau quai à la gare d'Eupen a été entamée. Depuis plusieurs mois, les travaux n'ont cependant plus repris, de sorte que les navetteurs doivent quotidiennement faire face à un chantier qui ne bouge plus.

Toutefois, d'après mes informations, l'aménagement de la gare est toujours bien à l'ordre du jour et je suis donc curieuse de savoir quand les travaux pourront enfin reprendre.

Monsieur le ministre, pour quelles raisons les travaux ont-ils été mis à l'arrêt? Pouvez-vous m'indiquer le calendrier prévu pour l'aménagement de la gare? Quid du volume d'investissements?

17.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, à terme, c'est pour accroître le confort de la clientèle de la SNCB qu'il est prévu de finaliser l'aménagement des quais et des couloirs sous voies. À cette fin, l'obtention d'un permis est nécessaire, pour lequel des discussions constructives sont actuellement menées avec la commune. Si, comme espéré, le permis est délivré rapidement, les travaux pourraient alors être

programmés dans les meilleurs délais, c'est-à-dire probablement dans le courant de l'année 2021.

Le budget nécessaire à la réalisation de ces aménagements est d'ores et déjà prévu. J'y veille. Dans le plan d'investissements, ce poste est déjà retenu.

17.03 Kattrin Jadin (MR): Je peux vous assurer que les discussions avec la commune ont été très constructives puisqu'on a évidemment accueilli cela très favorablement. Tout investissement réalisé dans notre gare est évidemment une bonne chose.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een rijbewijs voor het rijden met prioritaire voertuigen" (55003033C)

18 Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Un permis de conduire pour les conducteurs de véhicules prioritaires" (55003033C)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het is vandaag niet verplicht voor bestuurders van prioritaire voertuigen om een specifieke theoretische en praktische opleiding te volgen. Toch is het een heel diverse groep van bestuurders. Er zijn ook partiële ongevallencijfers over bekend en het gaat toch om een respectabel aantal ongevallen. Het gaat onder andere om medewerkers van hulpdiensten en van energiebedrijven, om spoorwegpersoneel en om weginspecteurs.

Dikwijls organiseert de werkgever wel zelf een specifieke opleiding. Zo heeft de politie eigen opleidingen voor het besturen van een voertuig bij interventies. Ook enkele private spelers bieden die opleidingen aan, maar zeker niet elke bestuurder van een prioritaire voertuig heeft een opleiding prioritaire rijden gekregen.

De aanleiding voor mijn vraag is een discussie in het Vlaams Parlement. De Vlaamse minister van Mobiliteit suggereerde als antwoord op een parlementaire vraag dat een specifiek rijbewijs een interessante optie zou kunnen zijn voor bestuurders van prioritaire voertuigen, natuurlijk in combinatie met een aangepaste opleiding die door elke bestuurder van een dergelijk voertuig zou moeten worden gevolgd. Zij stelde voor dat ze dat denkspoor mee zou nemen in een volgend overleg met het federale niveau, vandaar dat ik het aan u voorleg, mijnheer de minister.

Het idee van een apart rijbewijs voor bestuurders van prioritaire voertuigen komt voor een stuk ook van de sector zelf. Ik kreeg een schrijven van de Ambulanciersunie, een beroepsvereniging van alle ambulanciers in België, die ook pleit voor een specifieke opleiding voor de bestuurders van prioritaire voertuigen.

Mijnheer de minister, hebt u een zicht op het percentage bestuurders van een prioritaire voertuig dat daartoe een opleiding heeft gevolgd?

Wat is uw visie op een verplichte theoretische en praktische opleiding voor alle bestuurders van prioritaire voertuigen? Uiteraard is de opleiding een regionale bevoegdheid, maar dat kan worden gekoppeld aan een specifiek rijbewijs. Wat is uw visie op een specifiek rijbewijs voor bestuurders van prioritaire voertuigen?

Gelet op de manier waarop zij zich in het verkeer moeten begeven, lijkt het testen van extra vaardigheden voor een specifieke rijbewijs wel op zijn plaats. De opleidingen zouden door de Gewesten georganiseerd kunnen worden. Hebt u hierover al contact gehad met uw gewestelijke collega's?

Op welke manier regelt men dat in het buitenland? Zijn er misschien good practices uit de buurlanden, die wij kunnen overnemen?

18.02 Minister François Bellot: Ik heb geen zicht op het percentage van de bestuurders die met een prioritaire voertuig rijden en daartoe een opleiding gevolgd hebben.

Het correct besturen van een prioritaire voertuig lijkt in grote mate verbonden aan de aard van dat voertuig. Zo vergt het besturen van een politievoertuig wellicht andere specifieke kennis en vaardigheden dan het besturen van een ambulance. Het is daarom aangewezen dat de opleiding van de bestuurders georganiseerd wordt door de dienst of overheid waartoe zij behoren.

Ik heb geen enkele aanwijzing dat dat op het moment niet op afdoende wijze en met voldoende regelmaat gebeurt. Ik heb evenmin weet van een algemeen probleem inzake verkeersveiligheid met prioritaire voertuigen dat zou aanduiden dat de huidige opleidingen voor de verschillende betrokken diensten niet volstaan.

De regels die bepaald zijn in de Europese richtlijn, waar u naar verwijst, slaan niet op prioritair rijden. De invoering van een code voor prioritair rijden op het rijbewijs vereist een algemeen regelgevingskader inzake alle bestuurders van prioritaire voertuigen.

In onze buurlanden wordt alvast geen nationale code voor prioritair rijden op het rijbewijs geplaatst.

Ik had nog geen contact met de Vlaamse minister van Mobiliteit over het onderwerp.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, al biedt het geen echte oplossing.

Gaat het om een groot probleem? In het debat in het Vlaams Parlement werden cijfers genoemd die men toch zou kunnen zien als een signaal dat we hiervoor de nodige aandacht moeten hebben.

Ik denk dat het besturen van een prioritair voertuig in het verkeer toch wel bijzondere vaardigheden vereist, die extra aandacht vragen.

Een andere aanwijzing dat hier toch best eens naar wordt gekeken, is het feit dat de Ambulanciersunie zelf suggereert om in een specifieke opleiding te voorzien.

Dat toont toch aan dat het onderwerp de nodige aandacht verdient. In die zin lijkt mijn voorstel toch nuttig en wordt het de komende periode best nader bekeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De privatisering van de beveiligingsdiensten te Vorst" (55003540C)

19 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La privatisation des services de sécurité à Forest" (55003540C)

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de NMBS heeft eenzijdig beslist om de bewaking van de TGV-site te Vorst uit te besteden aan Seris, een private bewakingsfirma, en de agenten van Securail over te plaatsen naar de treinstations. De site werd tot nu toe beveiligd door agenten van Securail. Zij zijn daarvoor opgeleid, kennen de gevaren qua veiligheid, werken al jaren zonder problemen op en rond de sporen, zijn verantwoordelijk voor de algemene veiligheid en hebben de machtiging om treinen tegen te houden of later te laten vertrekken, indien de situatie dat vereist.

De Securailagenten zijn statutaire werknemers met enkele bevoegdheden die private bewakers niet hebben. Securailagenten zijn gespecialiseerde veiligheidsagenten van de NMBS. Het zijn gerechtelijke politieagenten, die bijvoorbeeld indringers op het terrein van Vorst kunnen aanhouden. Dat laat hen toe om beslissingen te nemen en acties te ondernemen met het oog op de veiligheid, soms met economische schade tot gevolg.

Op 12 februari was er op verzoek van de ACOD Spoor een verzoeningsvergadering gepland, maar die is op niets uitgedraaid, aangezien de private veiligheidsagenten reeds op het terrein actief zijn. Daardoor kan er van een sereen debat geen sprake meer zijn. Een stakingsaanzegging in de nabije toekomst valt dan ook niet uit te sluiten.

Mijnheer de minister, een van de private beveiligers van Seris zou al een veiligheidsincident hebben veroorzaakt in de signalisatiecabine ter plaatse. Weet u wat daar juist gebeurd is? Kwam de algemene veiligheid in het gedrang? Hoe is daarop gereageerd door de NMBS?

De afspraak was dat de private agenten hun taak pas vanaf maart zouden opnemen, terwijl zij al in februari op het terrein waren.

Volgens de ACOD hebben de Serisagenten niet de noodzakelijke opleiding gekregen om hun taken op een professionele manier te kunnen uitvoeren. Klopt dat? Welke opleiding hebben zij dan wel gekregen? Op welke termijn?

Mogen de Serisagenten een indringer aanhouden en hem vasthouden, zoals de Securailagenten dat mogen? Zo niet, vormt dat geen concrete bedreiging voor de algemene veiligheid op de TGV-site te Vorst?

Wat zijn de taken van de Serisagenten die de Securailagenten in Vorst moeten vervangen?

Klopt het dat er bij de NMBS en Infrabel een conventie of kaderakkoord getekend is waarin toegelaten wordt dat de betreffende taken door privébedrijven worden uitgevoerd?

19.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Vindevoghel, de informatie dat een bewakingsagent een incident zou hebben veroorzaakt op 17 februari klopt niet en werd onmiddellijk ontkend door Infrabel en de NMBS. Er is geen enkele procedurefout geweest, evenmin was er een gebrek aan communicatie.

Na afloop van de theoretische opleiding door de NMBS, in samenwerking met Infrabel, werden de agenten van de bewakingsfirma onder toezicht van de opleider geïntroduceerd in hun toekomstige werkplaats van 17 tot 29 februari, zodat de volledige overname van de activiteiten op 1 maart kon gebeuren.

Het opleidingsprogramma dat de zeven Serisagenten hebben genoten, was gericht op de volgende thema's: kennis van de site van de TGV-werkplaats in Vorst, algemene risico's verbonden aan het spoorwezen en een bijzondere werkingsinstructie met nadere uitleg over hun contractuele taken.

De wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid maakt het voortaan ook voor bewakingsagenten mogelijk om iemand die op heterdaad wordt betrapt vast te houden. Een agent die over de bijkomende Securailbevoegdheden beschikt, is dus niet nodig.

De taak van de bewakingsagenten in de portiersloge aan de ingang van de site van de TGV-werkplaats te Vorst betreft zuiver bewaking. Wettelijk gaat het inzonderheid om de activiteit controle van personen, wat concreet neerkomt op de controle van de toegang tot de site voor elke buitenstaander. Bewakingsrondes op de site behoren niet tot hun takenpakket.

19.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, als ik het goed begrepen heb, gaat het alleen over het naar buiten brengen van treinen en dergelijke. Dat wordt nog door de mensen van Securail gedaan. Heb ik het goed begrepen? Het naar buiten brengen van treinen is immers iets wat een heel specifieke opleiding vergt met heel wat veiligheidsaspecten. Wordt dat nog door Securail gedaan?

19.04 Minister **François Bellot**: Er zijn ook mensen van Securail voor enkele taken. Andere taken zijn voor de private bewakingsagenten. Als er daarbij een probleem opduikt kunnen ze Securail bellen om mensen te sturen.

19.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijn laatste vraag hebt u niet beantwoord, namelijk of er een akkoord bestaat binnen de NMBS en Infrabel over de verdeling tussen privébewaking en Securail. Bestaat daar een conventie over?

19.06 Minister **François Bellot**: Daar kan ik u nu geen antwoord op geven.

19.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wil toch nog meegeven dat het personeel van Securail zich heel veel zorgen maakt. Deze statutair aangestelde mensen zijn immers veel beter opgeleid om beslissingen te nemen inzake veiligheid dan mensen van een privébedrijf. Men ziet dat ook op de luchthaven. Bij het personeel van zo'n privébedrijf is er heel veel verloop en er moeten dus steeds nieuwe mensen worden opgeleid om voor de veiligheid te zorgen. Wij vrezen dan ook dat de veiligheid niet gegarandeerd zal kunnen worden door het privatiseren van deze dienst.

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

20 **Vraag van Tim Vandenput aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gebrek aan "fatigue**

management" bij skeyes" (55003544C)

20 Question de Tim Vandenput à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de "fatigue management" chez skeyes" (55003544C)

20.01 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, in september 2019 werd een sociaal akkoord gesloten tussen het management van skeyes en de luchtverkeersleiders. Het akkoord werd gesloten over het planningsmechanisme dat de uurroosterplanning van de luchtverkeersleiders regelt. Twee van de drie vakbonden ondertekenden het akkoord waardoor het een meerderheid behaalde.

Naast het akkoord over het planningsmechanisme werd ook overeenstemming bereikt over de implementatie van Europese regelgeving rond *fatigue management*. Het *fatigue management* zorgt ervoor dat de minimale rusttijden gerespecteerd worden en zal de vermoeidheid bij luchtverkeersleiders tegengaan.

Deze Europese regelgeving zou vanaf 1 januari 2020 door het management van skeyes worden geïmplementeerd.

In recente gesprekken met de luchtverkeersleiding kwam naar voren dat die implementatie van het *fatigue management* niet wordt nageleefd. De arbeidstijden zouden niet gerespecteerd worden en van minimum- en maximumwerktijden is geen sprake. Kortom, de Europese norm wordt niet nageleefd.

Buschauffeurs, truckchauffeurs en piloten hebben allemaal een maximum aantal rij- of vliegrekken en moeten verplicht voldoende rust nemen. Het is logisch en noodzakelijk voor de veiligheid dat de luchtverkeersleiding ook die rust krijgt.

Ik zou het als management niet op mijn geweten willen hebben dat door het niet gunnen van voldoende rust aan mijn personeel er zich ongelukken met catastrofale gevolgen zouden afspelen. De veiligheid moet absoluut primeren.

Mijnheer de minister, wordt de Europese regelgeving 373/2017 nageleefd door het management van skeyes? Hoeveel overtredingen van de Europese regelgeving inzake *fatigue management* sinds de implementatie kunnen er worden geconstateerd? Is er een positieve of negatieve evaluatie in de laatste vijf jaren in het respecteren van het arbeidsreglement?

20.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenput, ik wil, ten eerste, verduidelijken dat geen enkele vakbond tegen het akkoord heeft gestemd en dat zij het, ten tweede, bij stemming hebben goedgekeurd.

De invoering van een nieuw planningsmechanisme voor luchtverkeersleiders bij skeyes heeft onder andere tot doel de naleving van de Europese verordening 373/2017 inzake het beheer van de vermoeidheid te waarborgen. Daarbij zullen veel striktere regels worden toegepast dan de regels die vroeger bij de planning golden. Er zullen onder meer maximum zes shifts na elkaar worden gepland en er zal 48 uur rust zijn na een *twin night*. Het nieuwe planningsmechanisme is op 1 februari 2020 in werking getreden als resultaat van de akkoorden in september 2019.

De Europese regels inzake vermoeidheidsmanagement moeten strikt worden toegepast en zullen door de toezichthoudende autoriteit BSA worden gemonitord.

Uit de eerste resultaten blijkt het systeem goed te werken. Het systeem is echter pas opgestart en het is de bedoeling na de maanden februari en maart 2020 een eerste evaluatie te maken.

Inzake het respecteren van het arbeidsreglement zou het nieuwe systeem toelaten dat het management veel sneller ingrijpt waardoor de arbeidsreglementen in de toekomst beter zouden worden toegepast.

Een laatste opmerking is dat het nieuwe systeem ruimte laat voor flexibiliteit zodat de verkeersleider kan aangeven welke shifts hij wil uitvoeren. Indien zijn verzoeken in overeenstemming met de regels inzake het beheer van de vermoeidheid zijn, is de kans groot dat met zijn verzoeken wordt ingestemd.

20.03 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij dat u bevestigt dat dit vanaf 1 februari van start is gegaan en dat dit na een evaluatie zal worden

bijgestuurd. Dat is een goede zaak.

Ik vind dat luchtverkeersleiders, net zoals buschauffeurs, truckchauffeurs en piloten, zich aan rusttijden moeten houden zodat de veiligheid te allen tijde wordt gegarandeerd.

Ik ben blij met uw antwoord. Ik hoop dat het management erop zal toezien dat dit toegepast blijft worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[21] Vraag van Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De centralisatie van de Spoorwegpolitie naar aanleiding van gevallen van zware agressie" (55003590C)

[21] Question de Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "La centralisation de la Police des chemins de fer à la suite de cas graves d'agression" (55003590C)

[21.01] Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de voorzitter, in een andere commissie heb ik al een vraag gesteld over de centralisering van de spoorwegpolitie. Dat is al een tijdje geleden. Spijtig genoeg niet voor de eerste keer waren er vrij recent gevallen van zware agressie op de trein, zowel in Leuven als in Beringen. Toevallig zijn dat twee regio's waar er volgens de vakbonden een onderbezetting is van de veiligheidsdiensten, zowel van de spoorwegpolitie als van Securail. Volgens hen was te verwachten dat dit net in die regio's zou kunnen gebeuren. Zij signaleren ook het bijkomende probleem dat de Securailagenten zich enkel met peperspray en handboeien kunnen verdedigen. In Leuven is gebleken dat dit niet volstaat bij zware agressie. De vragen van de vakbond zijn duidelijk en ik kreeg graag uw visie daarop.

Ten eerste, de vakbonden vragen meer Securailpersoneelsleden. Bent u als minister bereid om deze vraag te steunen?

Ten tweede, volgt u de mening dat de verweermiddelen van de Securailpersoneelsleden moeten worden uitgebreid voor gevallen van zware agressie?

Ten derde, de centralisering van de spoorwegpolitie zorgt er zeker in mijn regio, Limburg, voor dat wij nu met onbewaakte stations zitten. Minister Jambon noemde dat destijds een zaak voor de lokale politie, maar die krijgt natuurlijk ook niet meer middelen. Hoe lossen we dat op?

Ten slotte, bij de treinbegeleiders en Securailpersoneelsleden leeft het gevoel dat er sprake is van straffeloosheid als het gaat over discussies inzake vervoersbewijzen, waarmee het meestal begint. Hoe wilt u dit gegeven aanpakken?

[21.02] Minister François Bellot: Mijnheer Verduyckt, het kader van de verschillende Securaildistricten en – brigades wordt op de eerste plaats bepaald rekening houdend met de soorten stations, die op hun beurt worden ingedeeld aan de hand van het aantal reizigers dat er dagelijks langskomt. De NMBS houdt eveneens rekening met de geografische spreiding, zodat het Belgische spoorwegdomein volledig kan worden gedekt binnen een optimale interventietijd.

Het personeel van Securail wordt bovendien ingezet in functie van de veiligheidsnoden. Het toewijzen van agenten aan een werkzetel is puur administratief. Agenten uit andere werkzetels kunnen perfect ingezet worden ter versterking van bepaalde regio's op specifieke momenten en op basis van de specifieke noden.

De vraag naar extra budget voor aanwervingen bij Securail is momenteel niet aan de orde. De NMBS wil ook wijzen op de verantwoordelijkheid van de politiediensten en hun rol en verantwoordelijkheid in het kader van de veiligheid op het spoorwegdomein. De afspraken met de federale en lokale politiediensten, opgenomen in de omzendbrief van minister Duquesne van 2002, staan momenteel ter discussie, maar moeten tot nader bericht worden nageleefd.

Uit interne en externe analyses is gebleken dat de huidige verweermiddelen voldoende zijn om proportioneel te reageren op incidenten waarvoor Securail bevoegd is. De Securailagenten zijn wel opgeleid om in geval van zware agressie tussen te komen en collega's en/of reizigers in bescherming te nemen. Daarenboven is bij zware agressie steeds de tussenkomst van de politie noodzakelijk. In overleg met de minister van Binnenlandse Zaken werd dan ook beslist om geen bijkomende verweermiddelen toe te kennen aan de Securailagenten.

De reorganisatie van de politiedienst is een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. De NMBS dringt aan op duidelijkheid inzake de hervorming van de organisatie van de politiediensten. De gedeeltelijke implementatie leidt momenteel tot een onduidelijke rolverdeling tussen de politiediensten en levert een risico op voor zowel het NMBS-personeel als haar klanten en de mobiliteit in het algemeen. Wij pleiten ervoor om bij de hervorming ook rekening te houden met de veiligheidsdienst, die aanvullend en ondersteunend kan werken.

Naast de activiteiten met betrekking tot de private en bijzondere veiligheid hebben Securailagenten ook beperkte politionele bevoegdheden in het kader van de wet op de politie van de spoorwegen. De wet op de politie van de spoorwegen voorziet in de mogelijkheid voor administratieve geldboetes voor inbreuken zoals reizen zonder geldig vervoersbewijs.

Het snel opleggen van dergelijke sancties moet de straffeloosheid aanzienlijk verminderen.

21.03 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in deze situatie zit natuurlijk een fundamentele oneerlijkheid. De Limburgers hebben sowieso minder openbaar vervoer. De regering zegt dat er daardoor minder spoorwegpolitie nodig is aldaar. Het gevolg is dat de veiligheid voor een stuk in het gedrang komt. Wij betalen evenveel belastingen als alle andere inwoners van dit land en dus hebben wij ook recht op die veiligheid, ook al zijn er minder lijnen.

U verwijst voor een stuk naar de politie. Dat blijkt toch niet volledig de oplossing te zijn. Ik ga uw collega daarover ook ondervragen.

Wij zitten daar volgens mij echt met een probleem. Als de treinbegeleiders zelf aangeven dat ze zich niet langer gesterkt voelen en dat ze zich onveilig voelen op de trein, hebben wij toch een probleem.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenbroucke, met uw instemming zullen wij eerst de twee samengevoegde vragen op agendapunt 46 behandelen.

22 Samengevoegde vragen van

- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De herziening van de Europese richtlijn inzake de rechten van de vliegtuigpassagiers" (55003604C)
- Roberto D'Amico aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De rechten van vliegtuigpassagiers bij vertragingen" (55003623C)

22 Questions jointes de

- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "La révision de la directive européenne relative aux droits des passagers aériens" (55003604C)
- Roberto D'Amico à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les droits des passagers aériens en cas de retard" (55003623C)

22.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de voorzitter, collega Vandenbroucke, ik dank u voor uw bereidwilligheid.

Mijnheer de minister, sinds 2005 geldt de Europese verordening inzake passagiersrechten. Die moet passagiers beschermen in geval van instapweigering of een vertraagde of geannuleerde vlucht. Op die manier hebben passagiers, wanneer ze met bovenstaande problemen worden geconfronteerd, recht op bijstand en desgevallend compensatie.

Die verordening is 15 jaar oud en een actualisatie wordt bekeken. Dat is zeker een goede zaak. Er staan verschillende positieve zaken in, zoals het gegeven dat vliegtuigmaatschappijen meer en betere informatie moeten verstrekken over de prijs en transparanter moeten zijn over de toegestane hoeveelheid bagage.

In het voorstel dat op tafel ligt, staat echter een aantal zaken die ons zorgen baart. Momenteel kan men voor een relatief korte vlucht – tot 1.500 km – na 3 uur vertraging een compensatie krijgen van 250 euro. Voor een langere vlucht van meer dan 3.500 km krijgt men bij een vertraging van 4 uur 600 euro.

In het voorstel dat nu op tafel ligt, zou die 3 uur 5 uur worden en die 4 uur 12 uur, wat heel wat meer vertraging betekent alvorens men op een financiële compensatie zou kunnen rekenen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen. Hebt u reeds akte genomen van de plannen, zoals die nu op tafel liggen? Werd dit al besproken op een Raad van ministers? Indien ja, welk standpunt nam België hier in?

Bent u het ermee eens dat het een slecht signaal zou zijn om luchtvaartmaatschappijen toe te staan om minder stipt te zijn? Ten slotte, bent u het ermee eens dat de rechten van vliegtuigpassagiers niet mogen worden teruggeschroefd?

22.02 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, actuellement la Croatie préside le Conseil de l'Union européenne. C'est ce pays qui prend l'initiative de saper les droits des passagers aériens européens en lançant une proposition de modification du règlement (CE) 261/2004.

Il semble évident que le gouvernement croate est en train de faire du lobby en faveur du secteur aérien. Ce même gouvernement qui est dirigé par le parti HDZ, les chrétiens démocrates croates, a récemment injecté 40 millions d'euros dans la compagnie aérienne croate aujourd'hui déficitaire.

Tant que le règlement (CE) 261/2004 sera en vigueur, les compagnies aériennes européennes devront verser une indemnité aux passagers dès lors que leur vol a plus de trois heures de retard. Cette indemnité varie entre 250 et 600 euros, selon la distance du vol.

Cependant, les droits dont peuvent jouir les passagers aériens en cas de retard de leur vol sont aujourd'hui mis en cause. La Commission européenne propose, en effet, de rallonger le délai de retard minimum pour prétendre à une compensation financière en fonction de la durée du vol. Cette mesure devrait entrer en vigueur à la fin de cette année.

Si une telle mesure devait être approuvée, des manquements techniques pourraient être considérés comme des cas de force majeure, ce qui signifierait un retour à la case départ. Les passagers devraient alors rentrer chez eux sans compensation.

Selon une étude de la Commission européenne, seuls 37,5 % des passagers aériens européens réclament une compensation lorsque leur vol a un long retard alors qu'ils y ont droit.

Dans la proposition qui est actuellement sur la table des négociations de l'Union européenne, les retards doivent être plus longs pour qu'il soit question d'une compensation. Pour un vol de courte distance, l'avion devra avoir un retard de cinq heures plutôt que trois pour que le passager puisse prétendre à une indemnité de 250 euros. Un vol international de plus de 3 500 kilomètres devrait avoir un retard supérieur à douze heures pour qu'il soit question d'une indemnité de 600 euros, soit trois fois plus longtemps que les quatre heures prévues actuellement dans la directive européenne.

Monsieur le ministre, quelle est la position du gouvernement belge à l'égard de cette nouvelle proposition de réduction de la compensation pour les passagers aériens? En tant que ministre, allez-vous demander au gouvernement croate de cesser immédiatement son lobby en faveur du secteur aérien?

22.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en effet, aujourd'hui, se trouve à nouveau sur la table une révision du règlement 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant les règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement 295/91.

Dat voorstel vormt een vervolg op een eerdere poging tot herziening van de verordening die dateert van 2013, maar finaal aan de kant werd geschoven nadat er geen akkoord gevonden kon worden in de Raad van de Europese Unie.

La révision a été relancée en 2019 par la présidence finlandaise et après que la Commission européenne avait pris connaissance d'une étude approfondie sur l'état actuel des droits des passagers dans l'Union européenne. La présidence croate a soumis le 12 février dernier une proposition de compromis au Working Party on Aviation du Conseil.

Die compromisvoorstellen die aan de Raadswerkgroep Luchtvaart werden voorgesteld, worden op dit moment nog onderzocht in de overgrote meerderheid van de lidstaten, ook in België.

Het Kroatische voorzitterschap heeft als ambitie een algemene oriëntatie te bereiken op de Transportraad van juni.

Dans la mesure où le dossier touche essentiellement aux compétences en matière de transport, c'est le ministre de la Mobilité qui suit attentivement ce dossier et qui fait le nécessaire en collaboration avec l'administration compétente et, au besoin, en concertation avec d'autres administrations tenant des compétences dans ce domaine, en vue d'élaborer une position belge.

Je rappelle qu'il s'agit d'un projet de règlement européen, de sorte que la Belgique n'est pas le seul maître du jeu.

Ik heb alvast aan de bevoegde diensten van mijn administratie gevraagd om het Belgische standpunt met klem te verdedigen.

22.04 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Op het Europese niveau is België inderdaad niet alleen als speler. Ik heb zelf de onderhandelingen meegemaakt tussen de Raad, het Parlement en de Commissie, de fameuze trilogie. Uit uw antwoord heb ik echter helemaal niet kunnen opmaken wat het Belgische standpunt is dat daar aan de tafel verdedigd zal worden.

Mijn vraag was heel concreet. Er kan gemakkelijk met ja of neen op geantwoord worden. Zal België het niet verdedigen dat vliegtuigmaatschappijen minder stipt moeten zijn alvorens vliegtuigpassagiers recht hebben op een financiële compensatie? Dat heb ik helemaal niet kunnen opmaken uit uw antwoord. Ik wil die vraag dus nogmaals stellen. Zal België daarmee niet akkoord gaan en in de Raad ervoor pleiten om daarop amendementen in te dienen?

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

J'avais bien compris que ce dossier était du ressort européen, mais – comme le disait Mme Van Bossuyt – il s'agissait ici de connaître la position de la Belgique dans ce cas de figure bien précis.

Le président: Vous souhaitez encore réagir, monsieur le ministre?

22.06 François Bellot, ministre: (...)

Le président: Nous prenons acte des réponses de M. le ministre.

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

23 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van asbest in treinstellen" (55003599C)

23 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante dans les rames de train" (55003599C)

23.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, de dienst Coördinatie Prestaties voor Derden van NMBS Technics is verantwoordelijk voor de verkoop van rollend materieel en andere zaken. In het verleden werd in treinstellen van de NMBS meermaals de aanwezigheid van asbest vastgesteld.

Ik besef dat het onderwerp al eerder in de commissie aan bod is geweest, maar ik kreeg graag een actualisatie ter zake.

Ten eerste, wanneer is de NMBS met de verkoop van rollend materieel gestart?

Om welke redenen verkoopt de NMBS bepaalde treinstellen?

Hoeveel treinstellen werden reeds verkocht? Aan wie werden ze verkocht? Welk bedrag heeft de verkoop opgeleverd?

Verkocht de NMBS tot op heden al treinstellen waarin de aanwezigheid van asbest werd vastgesteld? Indien ja, hoeveel treinstellen werden verkocht? Aan wie en voor welk bedrag werden ze verkocht?

Hoeveel treinstellen waarin asbest werd vastgesteld, zijn in het bezit van de NMBS?

Indien treinstellen waarin asbest aanwezig is, worden verkocht, worden dan contractuele afspraken over de verwijdering gemaakt, met name over wie daarvoor betaalt, binnen welke termijn dat moet gebeuren en welk personeel ervoor instaat?

23.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Vandenbroucke, de NMBS verkoopt bepaalde treinstellen, omdat ze buiten dienst zijn, aan het einde van hun levensduur zijn of na een ongeval. De tweeledige motorstellen worden sinds 2015 verkocht.

De NMBS heeft een contract met de firma Ecore in Aubange.

Ongeveer honderd motorstellen werden verkocht. De prijs fluctueert naar gelang van de actuele kostprijs van het schroot. Een volledig overzicht kan dus niet worden gegeven.

Gelet op het feit dat het niet mogelijk is de volledige historiek van de verkopen weer te geven, kunnen wij alleen stellen dat alle in het antwoord vermelde voertuigen asbest hebben bevat. Voor de treinen in het bezit van de NMBS werd asbest vastgesteld bij 100 tweeledige motorstellen, 550 rijtuigen M4, 130 rijtuigen 5M, 40 rijtuigen I6, 95 locomotieven HLE21 en HLE27, 20 locomotieven HLD55M, 78 locomotieven HLD62, 139 motorstellen Break en de niet-gemotoriseerde M75.

Wanneer er treinstellen met asbest worden verkocht, bestaat er een driepartijencontract tussen de NMBS, de koper en een asbestverwijderingfirma. De gespecialiseerde en erkende firma voor asbestverwijdering zorgt voor de verwijdering en de koper betaalt voor de verwijdering; het asbest moet verwijderd worden binnen de zes maanden na de ondertekening van het contract.

De erkende firma's voor asbestverwijdering werken volgens de regels van de kunst en hun personeel is perfect beschermd.

23.03 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Ik zal het zeker nog eens nalezen in het verslag. U hebt heel veel cijfers genoemd. Daar vroeg ik ook naar.

Er zijn blijkbaar nog indrukwekkend veel treinstellen en motorstellen waarin asbest aanwezig is. Maar goed, ik zal de kwestie nader bestuderen en eventueel een opvolgvraag stellen.

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

24 **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De resultaten van de nationale verkeersonveiligheidsenquête 2020 van Vias instituut" (55003607C)**

24 **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les résultats de l'enquête nationale d'insécurité routière 2020 de l'institut Vias" (55003607C)**

24.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de nieuwe Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2020, die Vias bij 6.000 weggebruikers heeft afgenomen, zijn vooral de resultaten voor het zelf gerapporteerd risicogedrag en het draagvlak voor bijkomende verkeersmaatregelen opvallend.

Een van de opmerkelijke cijfers is dat van alle respondenten 36 % aangeeft maandelijks buiten de bebouwde kom sneller te rijden dan de snelheidslimiet, op snelwegen ligt dat cijfer op 32 % en binnen de bebouwde kom op 28 % of bijna één op drie. Het slechte nieuws is dat die cijfers gestegen zijn sinds de vorige verkeersonveiligheidsenquête.

Het valt ook op dat 83 % van de respondenten voorstander is van meer controles op het gebruik van de gsm achter het stuur. 73 % is voorstander van meer controles op alcoholgebruik en 63 % van de weggebruikers is voorstander van een nultolerantie voor alcohol achter het stuur.

Uit de verkeersonveiligheidsenquête blijkt dat automobilisten zelf rapporteren dat zij vaker bepaalde verkeersonveilige gedragingen stellen. Eigenlijk is dat recidivisme. Het komt er dus op aan om recidive strenger aan te pakken. Een van de manieren om dat te doen, is de invoering van het rijbewijs met punten, dat ondertussen al dertig jaar in de Belgische wetgeving is ingeschreven, maar ook deze legislatuur is men er nog niet in geslaagd om het in te voeren. In 22 landen in de Europese Unie is het rijbewijs met punten intussen wel al in een of andere vorm ingevoerd en blijkt het een efficiënt middel te zijn om recidive aan te pakken.

Mijnheer de minister, gelet op de resultaten van de recentste verkeersonveiligheidsenquête, met welke argumenten verzet u zich nog tegen de invoering van het rijbewijs met punten?

Een andere maatregel om recidive sneller aan te pakken, is de Mercuriusdatabank. Via die databank zullen politiemensen tijdens wegcontroles in realtime kunnen checken of er voor een bestuurder al dan niet een rijverbod geldt. Zodoende kan de pakkans verhogen. Mijnheer de minister, kunt u een laatste stand van zaken geven over de operationalisering van de Mercuriusdatabank?

Welke andere maatregelen of conclusies verbindt u aan de resultaten van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête 2020?

24.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, het is juist dat de resultaten van deze verkeersonveiligheidsenquête duidelijk aangeven dat veel Belgen hardleers zijn in het plegen van verkeersmisdrijven en weinig consequent zijn. Er wordt toegegeven dat men zelf in de fout gaat en men wil ook meer handhaving. Het is helaas niet de eerste keer dat dergelijke resultaten worden verkregen. De sociale norm ten opzichte van verkeersovertredingen is in België dan ook erg zwak. Dit bleek reeds uit eerdere Europese en internationale vergelijkingen.

De strijd tegen recidive blijft echter een van mijn prioriteiten op het vlak van de verkeersveiligheid. In dit kader werd de invoering van een rijbewijs met punten in België dan ook grondig onderzocht. Hieruit bleek dat het effect van het puntensysteem na enige tijd afvlakt en dat dit systeem alleen effectief is bij een voldoende hoog niveau van handhaving. Het kostenplaatje van de ontwikkelingen voor een dergelijk systeem valt niet te onderschatten. Ook in Nederland hebben deze argumenten de uitvoering ervan tegengehouden.

Desalniettemin blijven wij inzetten op het bestrijden van recidive en trekken wij lessen uit de ervaringen van andere landen die het rijbewijs met punten hebben ingevoerd. Ook zonder puntentelling kunnen hardleerse overtreders worden aangepakt. Zo heb ik reeds gepleit voor een hardere aanpak van recidivisten die er vandaag van afkomen met de betaling van een boete.

Mijn administratie staat in nauw contact met de FOD Justitie, waar sinds jaren hard gewerkt wordt aan de optimalisatie van de MaCH-databank, die alle penale overtredingen centraliseert. In samenspraak met de minister van Justitie is het mijn intentie om op basis van deze databank hardleerse bestuurders uit de anonimiteit te halen en zwaardere of alternatieve sancties te gaan opleggen om dit gedrag tegen te gaan. Hierbij denk ik aan stapsgewijs opbouwende sancties, ofwel financieel-educatief of door het opleggen van een rijverbod, waarbij het rijbewijs ook kan worden geschorst bij veelvuldige herhaling van verkeersfeiten.

De geleidelijke optimalisatie van de MaCH-databank, die ik sterk toejuich, zal op termijn toelaten het gedrag van verkeersovertreders gepersonaliseerd op te volgen. Om dit toe te laten, is het essentieel dat de overtredingen gecentraliseerd blijven in een enkele databank zodat de volledige historiek van verkeersfeiten behouden blijft, zoniet is de aanpak van recidive onmogelijk.

De kruispuntbank van de rijbewijzen is operationeel sinds 2017. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een webservice ontwikkeld om de gegevens te raadplegen met betrekking tot het verval van het recht tot sturen en de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. De gemeenten kunnen vandaag dus de gegevens raadplegen betreffende de rijverboden.

Een probleem is dat de politie de databank van de FOD Justitie op het terrein nog niet kan consulteren. Er zijn nog aanpassingen nodig op het vlak van informatica. Een stand van zaken betreffende de operationalisering hiervan dient u aan mijn collega van Binnenlandse Zaken te vragen.

J'ajouterai qu'aujourd'hui, en Belgique, proportionnellement, on retire six fois plus de permis qu'en France. Une seule infraction grave en Belgique permet de retirer un permis en Belgique, alors que ce n'est pas le cas en France, sauf si vous tuez quelqu'un. Mais en Belgique, vous pouvez avoir un retrait de permis à la première infraction grave. Par exemple, si votre taux d'alcool dépasse 1,8 g/l, vous avez le choix entre un retrait de permis de six mois à un an et une amende de 6 à 16 000 euros avec obligation de repasser tous les permis ou l'éthylotest antidémarrage. Ce n'est pas le cas en France avec le permis à points.

Le système choisi en Belgique est davantage axé sur la lutte contre les phénomènes. Je pense avoir déjà insisté sur le fait qu'il faudra organiser prochainement les États Généraux de la Sécurité Routière, comme nous l'avions fait en 2015. Treize des quinze recommandations avaient été mises en œuvre. Mais il y a de nouveaux phénomènes et de nouvelles technologies. Nous devons aller vers l'identification des conducteurs au gsm car quasiment un accident sur deux est lié à l'inattention due à l'usage du gsm. Lorsque des poids lourds rentrent dans les véhicules de protection des travailleurs, chaque fois la police a pu identifier via les opérateurs téléphoniques que les conducteurs étaient au téléphone. Dans un cas, le chauffeur regardait la télévision!

Des caméras, des équipements et des contrôles sont nécessaires. L'arsenal juridique actuel me semble suffisamment répressif mais les nouvelles technologies doivent être utilisées pour identifier l'absence de port de ceinture de sécurité, le téléphone au volant et la drogue – qui est davantage présente que l'alcool aujourd'hui. Il est prouvé grâce aux nouveaux tests salivaires qui sont entrés en application depuis trois à quatre mois que les drogues sont tout aussi présentes que l'alcool.

J'espère que le prochain ministre de la Mobilité activera les États Généraux afin de refaire le point avec l'ensemble des acteurs sur ces questions-là.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenbroucke, u hebt een uitgebreid antwoord gekregen.

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

Als u zegt dat er nog meer moet worden ingezet op de handhaving om het bestaande juridische arsenaal nog beter te kunnen gebruiken en dat er moet worden ingezet op nieuwe technieken om mensen te betrappen die de gsm gebruiken achter het stuur, dan steun ik u daarin volledig. Gsm-gebruik achter het stuur is een van de fenomenen die ongelooflijk snel opgang maken. U hebt gezegd dat de sociale aanvaarding van verkeersovertredingen in ons land bijzonder hoog is, vergeleken met andere Europese landen. Vanuit die bekommernis heb ik u dan ook deze vraag gesteld.

Ik ben het evenwel niet eens met wat u hebt gezegd over het rijbewijs met punten. Enerzijds verwijst u naar Nederland. U zegt dat men in Nederland, om dezelfde redenen die wij hebben onderzocht, het rijbewijs met punten niet heeft ingevoerd. Anderzijds verwijst u naar Frankrijk, waar inderdaad minder rijbewijzen worden ingetrokken dan in België.

Ik wil toch ook even wijzen op de statistieken van de algemene verkeersveiligheid. Zowel Nederland als Frankrijk scoren wel beter op het vlak van verkeersveiligheid dan België. Vroeger, 15 tot 20 jaar geleden, stond Frankrijk achter ons. Nu staan ze voor ons door een combinatie van veel meer handhaving en het rijbewijs met punten. Ik zou dat instrument toch niet helemaal aan de kant schuiven, als ik u was.

Ik kijk uit naar de nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die u bijeen zult roepen. Ik hoop dat we daar in alle openheid verder zullen kunnen discussiëren over nieuwe maatregelen.

Het doet mij alleszins een plezier dat u erkent dat wij een probleem hebben en dat we hierop nog veel meer moeten inzetten.

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

25 Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La livraison des wagons M7 après la

reprise de Bombardier" (55003618C)

25 Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De levering van de M7-rijtuigen na de overname van Bombardier" (55003618C)

25.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, la SNCB a commandé 445 wagons M7 auprès du fabricant Bombardier, pour un coût total de 1,3 milliard d'euros. Ceux-ci devaient être livrés entre 2018 et 2021. Une option avait été signée pour 917 rames supplémentaires, ce qui nous amènerait à un total de 1 362 wagons, pour un montant total de 3,3 milliards d'euros. La première livraison, prévue pour 2018, n'a pas été effectuée à temps.

Après l'échec de la fusion avec le conglomérat allemand Siemens, le fabricant de trains français Alstom souhaite mettre la main sur les activités ferroviaires de son concurrent Bombardier.

Bombardier possède une implantation à Bruges qui compte 450 travailleurs et Alstom emploie aujourd'hui 1 050 personnes dans deux centres d'excellence à Charleroi. Ces implantations sont spécialisées dans le système de signalisation ETCS et dans les systèmes de traction pour matériel roulant. Cette fusion pourrait donc avoir des conséquences importantes pour le marché de l'emploi belge.

Les wagons M7 commandés par la Belgique sont fabriqués conjointement par Bombardier et Alstom sur le sol belge.

Monsieur le ministre, étant donné la rapidité avec laquelle les conditions changent chez Bombardier, la reprise de Bombardier par Alstom ralentira-t-elle davantage la livraison des nouveaux wagons M7? L'entreprise Bombardier a-t-elle déjà tenu la SNCB au courant de cette reprise et de ses implications? Les wagons M7, qui ont d'ores et déjà été commandés, seront-ils produits en Belgique après la reprise de Bombardier par Alstom?

25.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, concernant cette acquisition éventuelle, la Commission européenne doit encore donner son approbation. Cette procédure peut prendre jusqu'à la mi-2021. Le rachat de Bombardier Transport par Alstom Transport n'est aujourd'hui pas un facteur susceptible de jouer un rôle dans le ralentissement de la livraison des nouvelles voitures M7.

Il y a trois types de voiture: les voitures, les voitures de traction et les voitures mixtes. Elles sont déjà fabriquées aujourd'hui en grande partie par Bombardier, mais les voitures de traction sont faites par Alstom et les intermédiaires sont faites par Alstom Bombardier. Cela ne changera pas grand-chose. Bombardier Transport a effectivement informé officiellement la SNCB de cette reprise après que l'offre de rachat des activités ferroviaires par Alstom a été relayée par la presse. Concernant les implications de cette reprise, il est encore trop tôt pour se prononcer mais cela n'aura apparemment pas d'influence sur la commande.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Samengevoegde vragen van

- **Joris Vandenbroucke** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De maatregelen van de NMBS ter voorbereiding van een uitbraak van het coronavirus" (55003658C)

- **Maria Vindevoghel** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De maatregelen getroffen door de NMBS m.b.t. het coronavirus" (55003671C)

- **Frank Troosters** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De aanpak van het coronavirus door de NMBS" (55003686C)

- **Maria Vindevoghel** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De door skeyes getroffen maatregelen met betrekking tot het coronavirus" (55003765C)

26 Questions jointes de

- **Joris Vandenbroucke** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB en vue de se préparer à une propagation du coronavirus" (55003658C)

- **Maria Vindevoghel** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les mesures prises par la SNCB concernant le coronavirus" (55003671C)

- **Frank Troosters** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les mesures prises par la SNCB en ce qui concerne le coronavirus" (55003686C)

- **Maria Vindevoghel** à **François Bellot** (Mobilité) sur "Les mesures prises par skeyes dans le cadre du coronavirus" (55003765C)

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, vragen over het coronavirus konden uiteraard niet uitblijven. Toen ik mijn vraag heb ingediend, was die geïnspireerd door wat er onder andere in Nederland gebeurt. Ik gokte erop dat ten laatste dinsdag de eerste coronabesmettingen in ons land zouden plaatsgrijpen.

De **voorzitter**: U bent altijd zeer geïnspireerd, mijnheer Vandenbroucke.

26.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Dank u wel, mijnheer de voorzitter.

Ik heb helaas gelijk gekregen. Afgelopen zaterdag was het al prijs. Het aantal besmettingen zal wellicht toenemen. Ik heb een aantal vragen over de manier waarop de NMBS zich daarop voorbereidt. In Nederland hadden de Nederlandse Spoorwegen aangekondigd dat zij met andere vervoersmaatschappijen in Nederland voorbereidingen hadden getroffen om de uitbraak van het coronavirus aldaar tegen te gaan.

Men wilde nog niet speculeren of bepaalde treinen niet meer zouden rijden zodra er besmettingen zouden worden vastgesteld, maar men dacht er onder meer over na hoe men de reizigers adviezen kan geven. ProRail, de infrastructuurbeheerder van het Nederlandse spoornet, heeft gisteren een persbericht verspreid met de aankondiging dat een "coronataskforce" wordt opgestart, die moet bepalen wat er moet gebeuren bij een grote uitbraak van het virus. Zo wordt onder andere nagegaan hoe men ervoor kan zorgen dat er zo veel mogelijk treinverkeersleiders aan het werk kunnen worden gehouden

Naast de bescherming van de passagiers moeten wij er ook voor zorgen dat er voldoende personeel van de NMBS operationeel blijft in geval van een grootschalige uitbraak van het virus, zodat de treinen kunnen rijden. Geïnspireerd door het Nederlandse voorbeeld had ik voor u een aantal evidente vragen, mijnheer de minister.

Is de NMBS voorbereidingen aan het treffen of een actieplan aan het opstellen voor het geval er in ons land een grote uitbraak van het coronavirus zou gebeuren? Zo ja, aan welke maatregelen wordt dan concreet gedacht?

Is er nu reeds een impact op internationale treinverbindingen, zoals die met Nederland, waar al besmette personen werden gesignaleerd? Is er daarover overleg met de spoorwegbedrijven in onze buurlanden? Ik zag dat Brussels Airlines al heel wat vliegverbindingen heeft geschorst naar een aantal EU-landen. Het kan dan ook perfect mogelijk zijn dat ook een aantal internationale treinverbindingen zal moeten worden geschorst. Is er daar al een zicht op?

Wordt er overleg gepleegd met andere openbaarvervoersbedrijven zoals de MIVB, De Lijn en TEC?

26.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik stel mijn beide vragen onmiddellijk na elkaar.

De eerste vraag gaat over de NMBS. Is er een federaal actieplan voor het spoorwezen? Is daar al een plan voor gemaakt?

Heeft de NMBS een concreet actieplan? Hoe ziet dat er uit? Welke zijn de gevolgen voor de reizigers en welke voor de werknemers?

Hoe zal het NMBS-personeel tegen de besmetting worden beschermd? Zijn er voldoende beschermingsmaatregelen?

Wat is de communicatie aan het personeel in verband met de bescherming?

Mijnheer de minister, de tweede vraag gaat over skeyes. Die gaan wat in dezelfde richting.

Werden er specifieke maatregelen getroffen om de personeelsleden van skeyes te beschermen tegen het besmettelijke coronavirus? Zo ja, welke? Door wie werden ze opgesteld?

Het zijn bij skeyes niet allemaal luchtverkeersleiders. Stel dat er een werknemer positief zou testen, moet die dan samen met zijn collega's in quarantaine worden geplaatst? Is er dan nog luchtverkeer mogelijk?

Hoeveel luchtverkeersleiders van skeyes kunnen ziek thuisblijven zonder dat de dienstverlening in het gedrang komt?

Welke maatregelen werden er door Brussels Airlines genomen?

Mijnheer de minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Wat is de rol van DGVL inzake de preventie? Wij kregen heel wat opmerkingen van werknemers over de coördinatie op het terrein voor het hele luchthavengebied. Is dat een bevoegdheid van DGVL of eerder van Brussels Airport?

26.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de vragen zijn allemaal zo'n beetje hetzelfde, dus ik zal de inleiding laten vallen en het gewoon bij de vragen houden.

Welke voorzorgsmaatregelen heeft de NMBS genomen ten aanzien van haar personeel en de treinreizigers?

Heeft de NMBS een actieplan klaar en, zo ja, wat behelst dat plan, indien er ook in ons land effectief besmettingen met het COVID-19-virus worden vastgesteld, wat intussen het geval is?

Is er een specifieke en op het openbaar vervoer gerichte communicatie tussen de NMBS en andere partners?

Welke politiek zal de NMBS voeren ten aanzien van eventueel getroffen personeelsleden die verplicht in quarantaine dienen te blijven en derhalve niet zullen kunnen komen werken?

26.05 Minister François Bellot: Mijnheer Troosters, sinds de uitbraak van het nieuwe coronavirus in China staat de NMBS in nauw contact met de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en volgt strikt het gegeven advies op. Deze adviezen worden aan het personeel doorgegeven via de verschillende communicatiekanalen.

Op basis van de huidige informatie is er geen enkele reden tot paniek, maar waakzaamheid is geboden, net zoals bij het uitbreken van een griepvirus. Ik wil er ook op wijzen dat de NMBS maar één schakel is in het openbaar vervoer in ons land. Eventuele maatregelen die een impact zouden kunnen hebben op het openbaar vervoer zullen dan ook moeten worden gecoördineerd tussen alle aanbieders van het openbaar vervoer.

Hiertoe vindt er vandaag om 17 uur een transportoverlegwerkgroep plaats met onder andere alle aanbieders van openbaar vervoer en de federale administraties Volksgezondheid en Mobiliteit en de gewestelijke overheden, dit in voorbereiding van het interministerieel overleg. Het doel van dit transportoverleg is een algemene stand van zaken van de preventiemaatregelen op te maken en te bekijken welke maatregelen er inzake mobiliteit eventueel bijkomend kunnen worden genomen mocht het nodig zijn. De NMBS en skeyes zullen onder andere ook deelnemen.

Om de verspreiding van het nieuwe coronavirus COVID-19 te helpen verhinderen en alle medewerkers van skeyes zo goed mogelijk te beschermen, wordt een aantal maatregelen van kracht op alle bedrijfssites. In het algemeen past skeyes de instructies en aanbevelingen van de FOD Volksgezondheid toe.

Dans tous les cas, nous restons vigilants face à cette épidémie. Au-delà des premières mesures d'information mises en place, la SNCB et skeyes appliqueront strictement les consignes qui leur seront données par les autorités compétentes sous la coordination du ministère de la Santé.

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

Ik ben het volledig met u eens dat paniek nooit goed is, maar dat we waakzaam moeten zijn. Het is goed dat er overleg is gepland met de verschillende openbare vervoersmaatschappijen, skeyes en de FOD Volksgezondheid. Ik ben zeer benieuwd wat de conclusies van dat overleg zullen zijn.

Ik denk dat we, zoals in Nederland, niet voorzichtig genoeg kunnen zijn en dat het oprichten van een taskforce om te bekijken of een toekomstig actieplan zou moeten worden uitgerold nuttig kan zijn.

We zullen ongetwijfeld nog worden geïnformeerd over de resultaten van het overleg.

26.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het goed is dat er een overleg komt over de verschillende transportbedrijven.

Ik had een persbericht van de vakbonden op de luchthaven gezien, waarin staat dat de coördinatie tussen de luchthavenbedrijven heel slecht verloopt. Is dat de DGLV of Brussels Airport die deze rol moet opnemen?

De vakbonden hebben immers de pertinente vraag om samen te zitten, over de bedrijven heen. Er zijn immers allerlei bedrijven op de luchthaven. Er is heel veel angst bij de mensen omdat er geen goede communicatie is.

26.08 François Bellot, ministre: Madame Vindevoghel, sont invités à la réunion d'aujourd'hui qui se tient à 17 h 00: le SPF Santé publique et tous les services de mobilité belges – secteurs public et privé confondus. Tout le monde est là pour partager les informations en termes de santé publique et les mesures à prendre par les services de contrôle (des tickets ou d'identité), ainsi que pour coordonner tout cela avec l'ensemble des aéroports belges. C'est la même chose avec les transports publics régionaux (les métros, les bus et les trams) et avec la SNCB.

C'est le kern qui a décidé d'organiser des CIMIT (comités interministériels) pour les transports, la santé publique, etc. Je pense que les Communautés se sont vues pour l'enseignement, afin de savoir comment réagir. C'est le principe de la pyramide: le gestionnaire est ici le SPF Santé publique, puis des mesures doivent être prises.

Vous avez peut-être lu dans la presse qu'un accompagnateur était atteint du coronavirus. En réalité, il s'agissait d'un agent de Securail, qui est retraité depuis lundi. Apparemment, il a été contaminé voici une dizaine de jours. À chaque fois qu'un cas est détecté, l'Inspecteur de la Santé publique commande une enquête pour en découvrir l'origine. Est-ce une source interne à la famille, amicale et associative ou encore professionnelle? Cela me semble important pour connaître les vecteurs et prendre ensuite les mesures.

26.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wil u nog vragen naar een doorstroming naar de ondernemingen en de vakbondsorganisaties.

26.10 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Er valt weinig aan toe te voegen. Ook ik ben de mening toegedaan dat dit iets is wat bijna niet te beheersen valt. Als men een trein neemt waarop veel mensen zitten, dan moet er maar één tussen zitten die een besmetting heeft opgelopen, waardoor de besmetting zich verspreidt.

Ik denk dat dit heel moeilijk onder controle te houden is. Daarom wil ik aandringen op een heel goede communicatie met het personeel. Die communicatie wordt momenteel gevoerd. Ik ken een aantal treinbegeleiders en heb vanmiddag nog berichten van hen gekregen. Ik heb zelfs de mails doorgekregen.

Er wordt echt wel goed gecommuniceerd over wat zij allemaal kunnen doen, maar dat belet niet dat zij toch met een aantal vragen zitten. Dat kan ik zien uit hun reacties. Ik hoop dat er aandacht wordt besteed aan het feit dat de personeelsleden nood hebben aan goede informatie en dat ze een praktisch antwoord krijgen op de vragen waarmee ze zitten.

Ik geef een kort voorbeeld om af te sluiten. Er wordt de treinbegeleiders aangeraden om regelmatig de handen te wassen. Zij raken immers veel kaarten en tickets aan. Een begeleider zei mij dat de voorzieningen om de handen te wassen in veel treinen defect zijn. Dan zitten zij natuurlijk met een praktisch probleem. Dat zijn kleinigheden die vragen oproepen. Ik hoop dat daaraan heel veel aandacht wordt besteed en dat daarover goed wordt gecommuniceerd.

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

Le **président:** Chers collègues, je pense que nous allons pouvoir épuiser l'ordre du jour. Les questions n° 55003672C, n° 55003674C et n° 55003680C de M. Tomas Roggeman sont reportées.

La question n° 55003779C, de M. Émir Kir est transformée en question écrite.

Les questions n° 55003780C, n°55003781C, n° 55003782C, n°55003783C, n° 5003784C, n°55003785C, n° 55003786C, n° 55003788C et n° 55003789C de M. Émir Kir sont reportées. S'il y en avait avant celles-ci, elles sont reportées.

Les questions n° 55003787C et n° 55003790C de M. Wouter Raskin sont reportées.

Nous avons déjà fixé la prochaine séance. Celle-ci se tiendra le mercredi 25 mars à 14 h 15 pour des questions posées au ministre Bellot.

27 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het parkingbeleid van de NMBS" (55003727C)

27 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La politique de la SNCB en matière de parkings" (55003727C)

27.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van het Vias, waarnaar collega Vandembroucke daarnet verwees, blijkt dat 9 op de 10 Belgen voorstander is van gratis parking aan treinstations voor treinreizigers. Het gratis kunnen parkeren van de wagen aan de diverse stations kan een stimulerende factor zijn om mensen aan te zetten tot het nemen van de trein. Nochtans voert de NMBS een politiek waarbij gratis parkings steeds meer betalend worden gemaakt. Voor de dagelijkse pendelaars of treingebruikers betekent dit een behoorlijke kost.

Zal het resultaat van de Vias-enquête inzake de vraag naar gratis parkings aan de treinstations, aanleiding geven tot een overleg en/of het herbekijken van de actuele door de NMBS gevoerde politiek ter zake?

27.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, de parkeerstrategie van de NMBS werd reeds verschillende keren hier in het Parlement uiteengezet. De parkeerstrategie van de NMBS die reeds bijna tien jaar van toepassing is, heeft haar doeltreffendheid bewezen. Ze heeft als doel de dienstverlening aan de klanten te verbeteren door een parkeerplaats te garanderen.

De NMBS baseert zich op een van de volgende elementen om een parking betalend te maken. Ten eerste, de parking bevindt zich in een gebouw - ondergrondse parking of parkeertoren en de toegangscontrole is verplicht om de parking te beheren en te beveiligen.

Ten tweede, de parking is verzadigd door niet-reizigers, omwonenden, bedrijven, klanten van bedrijven, carpoolen

Ten derde, de gemeente of stad besluit het parkeren in de nabije straten of parkeergarages betalend te maken.

Ten vierde, de parking is verzadigd door klanten en er zijn geen gegarandeerde plaatsen over voor abonnees.

De installatie van een toegangscontrole bevordert de *modal shift* naar de zachte modi en carpoolen, teneinde effecten van kannibalisatie en overdracht te vermijden wanneer het parkeren van een nabijgelegen station betalend wordt.

De NMBS hanteert geen vast tarief voor de stationparkings, maar bepaalt het tarief onder meer op basis van het aangeboden comfort, de afstand die de klanten moeten afleggen tot aan het perron en of de parking zich in openlucht bevindt of niet.

De NMBS hanteert dus gedifferentieerde tarieven waarbij haar treinreizigers in ieder geval genieten van een voorkeurtarief. Naast de parkeerabonnementen worden er ook losse parkeertickets en meerbeurtenkaarten aangeboden.

De strategie van de NMBS in geval van overbezetting is de volgende. De parking wordt betalend en de *modal shift* wordt gestimuleerd door de klanten aan te moedigen om te voet of met de fiets naar het station te komen in plaats van gratis parkeerplaatsen aan te bieden. Haar ervaring leert haar immers dat 15 % van de treinreizigers bij het betalend maken van een autoparking de overstap maakt naar de fiets.

De eventuele winsten worden opnieuw geïnvesteerd in de operationele kosten van fietsparkings. Verder zorgen wij ervoor dat de treinreizigers genieten van een voorkeurtarief. Het parkeerabonnement is tevens vaak terugbetaalbaar door de werkgever of fiscaal aftrekbaar.

Vooraleer een parking betalend te maken, wordt steeds contact gelegd met de lokale autoriteiten om gezamenlijk een mobiliteitsplan op te stellen. De implementatie van een blauwe zone in de aangrenzende wijken van het station is een voorbeeld van een oplossing die de overdracht van pendelaars naar gratis nabijgelegen parkeerplaatsen vermijdt. Pas als blijkt dat het aantal plaatsen onvoldoende blijft, zal de NMBS de parking eventueel uitbreiden. Er is dan ook een beter zicht op het aantal nodige parkeerplaatsen.

Om te besluiten, de NMBS ziet nergens een daling van het aantal treinreizigers na het betalend maken van een parking. De werkelijke hefboom om nieuwe klanten aan te trekken, is het treinaanbod. De parking is een dienst die de klant verwacht, maar het al dan niet betalend zijn van de parking heeft geen bepalende impact op de beslissing om de trein te nemen. De klant is bereid om te betalen voor de stationsparking, zelfs meer dan heden het geval is, als het product- en het dienstenaanbod tegemoetkomen aan zijn verwachtingen.

27.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

28 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De compenserende maatregelen voor de aanleg van de HSL-4" (55003728C)

28 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures compensatoires pour la construction de la LGV 4" (55003728C)

28.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in 2006 werd de laatste hand gelegd aan de hogesnelheidslijn tussen België en Nederland. In de bouwvergunning werd destijds aan Infrabel opgelegd te voorzien in een bermbrug, die ervoor moet zorgen dat dieren veilig kunnen oversteken. Daarvoor sloot Infrabel een samenwerking af met het agentschap Wegen en Verkeer, maar 14 jaar later werd daar nog steeds geen werk van gemaakt. Infrabel blijft ook in gebreke, wat de boscompensatie van 12 hectare voor dat project betreft.

Welke stappen heeft Infrabel al gezet om de beloofde bermbrug over de hogesnelheidslijn te realiseren? Wat is de stand van zaken in de geplande werken, de taakverdeling tussen Infrabel en de betrokken partners, de uitvoertermijnen en de geraamde kosten en budgetten?

Wanneer zal Infrabel zijn verplichtingen betreffende de boscompensatie voor het project nakomen? Waarom is dat tot dusver nog niet gebeurd?

Welke maatregelen hangen Infrabel boven het hoofd, wanneer het die compenserende maatregelen niet uitvoert?

28.02 Minister François Bellot: Beste collega, indertijd werd door Infrabel een voorstel gedaan voor de bermbrug. Er werd evenwel geen akkoord bereikt met de verschillende stakeholders omtrent de exacte scope. Voorts is de brug van de Peerdsbosbaan niet ontworpen voor de statische last van het vereiste grondmassief voor een bermbrug. Er zal voorzien moeten worden in verstevigingen van de pijlers of de bouw van een nieuwe brug.

Infrabel zal in de komende maanden opnieuw een overleg inplannen met de betrokken stakeholders en een voorstel doen, zodat het aan de verplichting van de bouwvergunning kan tegemoetkomen.

Aangaande de boscompensatie werd ook al een voorstel geformuleerd. Dat voorstel zal ook opnieuw aan het agentschap Natuur en Bos voorgelegd worden. Infrabel wenst te onderstrepen zich in geen geval te willen onttrekken aan die verplichtingen.

28.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u voor uw antwoorden, mijnheer de minister. Ik ben blij te vernemen dat Infrabel een bondgenoot wil zijn van het milieu en dat het opnieuw overleg zal organiseren over zowel de afwerking van de bermbrug als over de boscompensatie. Ik zal de kwestie met heel veel interesse opvolgen.

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

29 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De tevredenheidsenquête van de NMBS" (55003757C)

29 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'enquête de satisfaction de la SNCB" (55003757C)

29.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, 46 % van alle treinreizigers slaapt of dagdroomt in de trein. Dat weten we uit het onderzoek dat de NMBS bekendmaakte naar aanleiding van haar nieuwe promotiecampagne. Misschien nog belangrijker: 28 % van de reizigers werkt in de trein. Dat zijn heel interessante cijfers, maar mijn vraag gaat eigenlijk over wat de NMBS hieruit leert.

In Nederland deed men namelijk een gelijkaardig onderzoek. Het vervolgtraject van de NS bestond uit het ontwikkelen van een treininterieur van de toekomst, waarbij men nadacht over hoe de trein aan de wensen van verschillende soorten treinreizigers tegemoet kan komen. Op de Innovation Expo in 2018 pakten ze hiermee uit.

In hun studie zagen ze dat de focus jarenlang lag op capaciteit en niet op comfort. In de nieuwe treinontwerpen willen ze net meer rekening houden met de beleving van de reizigers. Dat uiteindelijke ontwerp biedt meer plaats, maar komt ook meer tegemoet aan de verschillende behoeftes van de reiziger. Die trein heeft verschillende zones, die zijn ingedeeld op basis van de activiteiten van de treinreizigers, bijvoorbeeld een sociale zone, een ontspanningszone en een concentratiezone.

De foto's van deze trein doen dromen. Dat kan ik u wel vertellen. Dit ontwerp moet toekomstige bestellingen van nieuw rollend materieel inspireren.

Mijnheer de minister, wat leert NMBS over de behoeften van de reizigers via deze bevraging? Hoe wil de NMBS met dit inzicht in de behoeften van de reizigers aan de slag gaan? Werken zij, net als in Nederland, ook aan een ontwerp dat niet alleen de capaciteit opkrikt, maar ook meer comfort zal bieden? Zijn er criteria die de NMBS zal opnemen in toekomstige aanbestedingen voor nieuw rollend materieel?

Hoe wil de NMBS tegemoetkomen aan de wens van zoveel mogelijk reizigers om te kunnen werken in de trein? Zal zij in nieuw rollend materieel voorzien in stiltecoupés, voldoende stopcontacten en tafeltjes die gemaakt zijn om aan te werken?

29.02 Minister François Bellot: De NMBS heeft een klantgerichte cultuur en dynamiek ontwikkeld. De klant staat centraal in alles wat de NMBS doet en beslist.

Het hele jaar wordt bij de klanten gepeild naar de kwaliteit van de dienstverlening. Verschillende parameters van de dienstverlening worden gemeten. Daarbij worden vragen gesteld naar de verschillende aspecten van de dienstverlening van de NMBS zoals stiptheid, comfort, netheid, informatie enzovoort, maar er wordt reizigers ook gevraagd om een tevredenheidsscore aan de NMBS in het algemeen te geven.

Nieuw dit jaar is een vraag over het veiligheidspersoneel aan boord van de trein en in het station. De meeste klanten associeerden de trein met een aangenaam, veilig en duurzaam vervoersmiddel dat de problemen van het parkeren en files vermijdt. Ik zal u hierover een bijlage 1 bezorgen.

Uit een andere peiling die in de loop van 2019 bij een duizendtal treinreizigers is gevoerd in het kader van deze tevredenheidsenquête, blijkt dat wat de treinreizigers aan boord van de trein doen heel gevarieerd is.

De reizigers profiteren van hun treinreis om zich te ontspannen, wat bij te slapen of om na te denken, af en toe de krant, een magazine of een boek te lezen of om te werken.

De NMBS is zich bewust van het belang van de capaciteit. De instroom van de M7-dubbeldeksrijtuigen met 140 zitplaatsen in de B-rijtuigen tweede klasse en 132 zitplaatsen in de AB-rijtuigen zal naast het aantal zitplaatsen ook het reizigerscomfort beduidend verhogen. Ze hebben meer zitcomfort, meer beenruimte, meer ruimte onder de zitplaatsen, meer stopcontacten en homogene indirecte verlichting in het rijtuig in plaats van tl-lampen.

De levering van het M7-materieel zal de NMBS in staat stellen de groei van het treinaanbod en het aantal klanten in de komende jaren op te vangen. Op die manier komen er 22.000 extra zitplaatsen tegen 2022. Boven op deze investeringen in nieuw materieel zal ander materieel gemoderniseerd worden.

29.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord.

Ik heb het prachtige promotiefilmpje van de NMBS al een paar keer gezien en er wordt inderdaad verwezen naar de M7-rijtuigen die zullen zorgen voor meer zitplaatsen. We mogen echter niet vergeten dat comfortabele en stipte treinen voor onze pendelaars de beste promotie voor het spoorvervoer vormen. We willen er dus echt op aandringen dat men niet alleen naar de capaciteit kijkt maar bijvoorbeeld ook naar het aantal stopcontacten en de beenruimte. Men moet tevens eens nadenken over het invoeren van stiltecoupés zodat mensen die echt willen werken op de trein daar ook de kans toe krijgen. Ik kijk uit naar hoe we dit in de toekomst verder zullen aanpakken.

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

30 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag van de Nederlandse regering om het reizigersvervoer per trein op te nemen in de Green Deal" (55003752C)

30 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La demande du gouvernement néerlandais d'intégrer le trafic ferroviaire voyageurs dans le pacte vert" (55003752C)

30.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de Nederlandse spoorwegbeheerder ProRail roept de Europese Unie op om naast goederentreinen ook reizigerstreinen in de Europese Green Deal op te nemen. Wij hebben zojuist vernomen dat de Europese Commissie 2021 heeft uitgeroepen tot European Year of Rail, dus het is wel heel duidelijk dat men alle pijlen op de treinen wil richten. Uit onderzoek dat ProRail liet uitvoeren, blijkt namelijk dat er maar liefst 2 tot 8 miljoen ton aan CO₂-uitstoot per jaar kan worden bespaard als reizigers binnen Europa meer voor de trein kiezen in plaats van voor het vliegtuig.

De Nederlandse regering stelde een *position paper* op om het internationaal treinverkeer aan te moedigen. Zij stelt dat de Europese Commissie de ambitie om het internationale treinverkeer te versterken, moet opnemen in haar plannen voor deze legislatuur. Zo pleit zij ervoor dat lidstaten samen een coherent treinnetwerk uitstippelen tussen de grote steden. Ook vraagt Nederland om ervoor te zorgen dat gegevens open beschikbaar zijn, zodat ticketverkoop en het geven van reisinformatie transparanter en vlotter kunnen verlopen. Nederland wil ook dat de Europese Commissie stappen zet om het netwerk van hogesnelheidstreinen te versterken.

Nederland wil nu een *coalition of the willing* bouwen met de landen die hierin stappen vooruit willen zetten. Samen willen ze een *memorandum for consideration* opstellen om voor te leggen op de volgende Raad van vervoerministers.

Stapt België mee in deze *coalition of the willing* om het internationale treinverkeer in Europa echt te versterken? Zo ja, welke belangrijke punten neemt u dan mee vanuit België in dat overleg? Zo nee, waarom niet? Mist België als land centraal in Europa geen enorme opportuniteit op deze manier?

Wat is het standpunt van de regering over de voorstellen die Nederland voorlegt in deze *position paper*?

30.02 Minister François Bellot: Mevrouw Buyst, België ondersteunt elk initiatief dat ernaar streeft om betere internationale spoorwegverbindingen te realiseren. In dat kader ben ik dan ook bijzonder verheugd over het initiatief van Nederland om het debat met de Europese Commissie voort te zetten.

Medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben op 15 november laatstleden deelgenomen aan een *high level expert meeting* die doorging in Amsterdam met als thema *Introducing international rail corridors for passengers*. Het is belangrijk voor België om zich op een pragmatische manier te engageren om vooruitgang te boeken inzake een betere coördinatie van de dienstregelingen van de internationale reizigerstreinen tussen de verschillende lidstaten.

België zal zich dan ook inzetten om dat doel te verwezenlijken en ziet het belang in van een goede samenwerking met de betrokken lidstaten om dat doel na te streven.

De te ondernemen actie moet nu in eerste instantie worden besproken met de Europese partners. Het Belgisch standpunt zal worden vastgelegd in het kader van de voorbereiding van de TEN-T-dagen in Kroatië op 14 mei 2020.

Wanneer de NMBS een verzoek voor internationaal partnerschap krijgt, geeft ze daarop in alle gevallen een antwoord. De NMBS onderzoekt het dossier op basis van een business case, die haar wordt voorgelegd door de verzoeker. Indien blijkt dat er een commercieel belang aan vasthangt, gaat ze in op dat verzoek. Dat was bijvoorbeeld het geval in het dossier van de nachttrein Wenen-Brussel.

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

Wij keurden hier gisteren in de commissie een ambitieuze resolutie goed, die België vraagt om zijn voortrekkersrol op te nemen in het internationaal treinenverhaal. Dus ik ben verheugd te vernemen dat u daarin onze partner wil zijn.

Ik dring er wel op aan dat het Belgisch standpunt op 14 mei er één is van een ambitieus land inzake internationaal treinverkeer.

Het incident is gesloten
L'incident est clos.

31 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheid aan de spoorwegovergangen" (55003760C)

31 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55003760C)

31.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In de beheersovereenkomst van Infrabel, waarvan wij hier allen weten dat het dringend tijd is om een nieuwe af te sluiten, staat dat Infrabel werk moest maken van de veiligheid aan spoorwegoverwegen zodat het aantal ongevallen met 25 % zou dalen tegen 2015. Die doelstelling heeft Infrabel echter nooit gehaald. Sinds 2009 blijft het cijfer stabiel op jaarlijks gemiddeld 46 ongevallen.

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag dat ik van u mocht ontvangen, blijkt dat Infrabel jaarlijks zo'n 10 miljoen euro investeert in het afschaffen van overwegen. In 2018 gaf u op een vraag van collega Raskin echter het antwoord dat Infrabel jaarlijks 30 miljoen euro investeert in het verbeteren van de veiligheid van overwegen.

De huidige strategie van Infrabel, die vooral inzet op het afschaffen van overwegen, levert zichtbaar niet snel genoeg meer veiligheid op. Er zijn op dit moment nog 1.700 overwegen waaraan niets gebeurt. Met het investeringsritme van Infrabel van 21 gesloten overwegen per jaar is er nog 80 jaar werk voor elke overweg gesloten is. Als tot dan elk jaar tien mensen het leven laten aan zo'n overweg zijn wij als overheid tekortgeschoten.

In het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Duitsland maakt men andere keuzes, die wel hun vruchten afwerpen. Daar zijn strengere voorwaarden voor onbeveiligde overwegen, stapt men af van halve slagbomen en investeert men in gecontroleerde overwegen waar treinen enkel over rijden als de overweg volledig vrijgemaakt is.

Daarom vraag ik u het volgende.

Welke andere maatregelen dan het afsluiten van overwegen neemt Infrabel om overwegen veiliger te maken? Hoe wordt het budget van 30 miljoen euro per jaar voor het verbeteren van de veiligheid aan spoorwegovergangen besteed? Deed Infrabel recentelijk onderzoek naar het effect van andere maatregelen en kijkt het dan ook naar de expertise van andere Europese landen? Werd er bijvoorbeeld een proefproject opgezet in verband met de technologie van obstakeldetectie? Zo ja, hoe werd dat geëvalueerd? Zo neen, waarom niet? Vindt u dat Infrabel voldoende inspanningen levert om de veiligheid aan overwegen te verbeteren? Bent u tevreden met het behaalde resultaat?

31.02 Minister François Bellot: Mevrouw Buyst, Infrabel heeft sinds 2015 een actieplan ontwikkeld met het oog op het verhogen van de veiligheid aan de spoorwegovergangen waarvan de afschaffing om budgettaire of technische redenen niet mogelijk is op korte termijn.

Sedertdien werd ter hoogte van bepaalde spoorwegovergangen een aantal maatregelen geïmplementeerd. Andere maatregelen maken momenteel ook nog het voorwerp uit van een haalbaarheidsstudie. Daarnaast voert Infrabel voortdurend een zeer actief sensibiliseringsbeleid om ongevallen aan spoorwegovergangen proberen te voorkomen. Infrabel investeert elk jaar ongeveer 300.000 euro in sensibiliseringsacties. Ook te vermelden is de bijdrage van de politiediensten en Securail, via controleoperaties.

Van het bedrag van 30 miljoen euro, dat u aanhaalde, en dat slechts een jaarlijks gemiddelde is, wordt ongeveer 10 miljoen euro besteed aan de afschaffing van de spoorwegovergangen. Het resterende bedrag wordt besteed aan de verhoging van de veiligheid aan de spoorwegovergangen, hoofdzakelijk via de signalisatie of de vervanging van de uitrusting en het wegdek. Hiertoe wordt de veiligheidsinrichting ter hoogte van elke spoorwegovergang op het spoornet jaarlijks gecontroleerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met Infrabel. Ingevolge deze controles kan Infrabel aan een bepaalde spoorwegovergang een bijkomende veiligheidsinrichting plaatsen.

Infrabel neemt elk jaar deel aan de verschillende internationale werkgroepen die de Internationale Spoorwegunie organiseert inzake de veiligheid aan de spoorwegovergangen. Op die vergaderingen legt elke infrastructuurbeheerder de nieuwe maatregelen voor die geïmplementeerd of uitgetest werden aan zijn spoorwegovergangen. Dankzij deze internationale benchmarking heeft Infrabel een lijst kunnen opstellen van de veiligheidsmaatregelen die in het actieplan zijn opgenomen en die geïmplementeerd of uitgetest kunnen worden op ons spoornet.

De vele inspanningen van Infrabel om de veiligheid aan de spoorwegovergangen te verhogen, gaande van technische verbeteringen tot sensibiliseringscampagnes, moeten worden onderstreept. Die inspanningen moeten worden voortgezet om nog betere resultaten te bereiken. In bepaalde gevallen moet dat gepaard gaan met repressie.

Het klopt inderdaad – daarop moet men ook blijven hameren – dat de risicofactor als dusdanig niet de spoorwegovergang is, maar wel het niet respecteren van de wegcode. Dat laatste blijft wel degelijk de belangrijkste oorzaak van ongevallen aan overwegen. In meer dan 50 % van de gevallen heeft de betrokken persoon bewust de spoorwegovergang overgestoken, hoewel dat door de signalisatie verboden was.

De projecten voor de verbetering van de veiligheid aan spoorwegovergangen en de dossiers over de afschaffing van spoorwegovergangen zijn bovendien hoofdzakelijk afhankelijk van de toegekende budgetten, maar vooral ook van de beslissing van externe partijen, zoals wegbeheerders, gemeenten en buurtbewoners die de concrete uitvoering van bepaalde projecten soms blokkeren of sterk vertragen.

31.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het klopt dat er sinds 2015 een actieplan is. Niettemin moeten wij vaststellen dat de huidige strategie van Infrabel niet voldoende werkt.

Ik heb u een aantal zaken horen verklaren. Er zou bijvoorbeeld opnieuw een haalbaarheidsstudie bezig zijn. Ik wacht met spanning de resultaten ervan af.

Ik heb u geen antwoord horen geven op mijn vraag over een proefproject rond obstakeldetectie, wat nochtans een instrument is dat in het buitenland wordt gebruikt. Wij moeten er toch over nadenken of dat middel in België geen betere resultaten zou kunnen opleveren.

Het klopt inderdaad dat het respecteren van de wegcode heel belangrijk is. Dat ter zake wordt gesensibiliseerd, is belangrijk. Wij mogen echter niet vergeten dat sensibilisering zeker niet het enige is en dat ons land ook de taak heeft ervoor te zorgen dat de overwegen veilig worden.

Nog één kleine opmerking die ik u zeker wil meegeven, is dat het klopt dat het afschaffen van overwegen dikwijls vertraging oploopt omdat gemeenten of andere partners niet akkoord gaan met het afschaffen van de overweg. Dat is echter net waarom wij ons de vraag stellen of het afschaffen van overwegen de beste manier is om de veiligheid te verzekeren.

Wij zullen het dossier zeker opvolgen.

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

32 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "L'ouverture d'un point d'arrêt à Cheratte dans le nouveau plan de transport de la SNCB" (55003807C)

32 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De opening van een stopplaats in Cheratte in het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55003807C)

32.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le gouvernement wallon a accordé, en décembre dernier, par l'intermédiaire d'une de vos collègues, Mme De Bue, une subvention de 796 000 euros pour soutenir la reconversion du site industriel du charbonnage du Hasard, à Cheratte. Il s'agit d'un projet ambitieux alliant commerces, logements, espaces verts, etc.; il sera vraiment important pour le redéploiement du bassin liégeois. Ce site est idéalement situé le long du chemin de fer. Mais, pour le moment, il n'y a pas de gare, ni de point d'arrêt à cet endroit.

Si nous voulons que ce site se développe en s'orientant vers la mobilité durable, il serait plus qu'opportun qu'un nouveau point d'arrêt soit créé à hauteur du site afin que les nouveaux usagers de ce dernier, à savoir aussi bien les clients que ses habitants, mais aussi les habitants des lotissements et des villages alentours puissent utiliser ce point d'arrêt qui est situé idéalement, c'est-à-dire à dix minutes en train de la gare des Guillemins.

Monsieur le ministre, la SNCB envisage-t-elle d'ouvrir ce point d'arrêt lorsque ce projet aura été réalisé?

32.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle a rencontré les autorités de la ville de Visé, en septembre 2019. Ces dernières auraient eu de nombreux contacts avec Infrabel et auraient convenu, dans le cadre de la suppression de deux passages à niveau à Cheratte, de la possibilité, le cas échéant, d'implanter de nouveaux quais à côté de ce nouvel ouvrage d'art.

La SNCB précise que, dans le projet de réouverture potentielle de la gare, une zone de parking d'environ 200 places pourrait être aménagée à cet endroit. Une clause suspensive n'a jamais été évoquée, lors de la rencontre du mois de septembre 2019.

En outre, la SNCB rappelle qu'un éventuel projet de réouverture de la gare doit faire l'objet d'une analyse de potentiel par les services compétents de la SNCB et d'Infrabel et que cette étude sera intégrée dans le cadre de la préparation du prochain plan de transport 2023-2026.

Il faut savoir que j'ai rencontré personnellement à deux reprises les autorités de Visé et que je leur ai bien dit qu'il était nécessaire, dans le cadre d'un plan communal d'aménagement global intégrant la réhabilitation du site, la suppression des deux passages à niveau et une vision de la mobilité, d'avoir une vision globale. Il faut donc réunir tous les acteurs autour de la table. Il ne suffit pas de dire qu'on va construire une gare. Je connais un peu le site. Je répète qu'il faut avoir une vision globale et voir, ensuite, les responsabilités des uns et des autres. Il est certain que si on veut faire de Cheratte une zone de développement économique sans logements, un arrêt n'aurait pas beaucoup d'intérêt.

En revanche, j'ai bien compris qu'on voulait y déployer du logement. Le tout est de disposer d'une vision globale: le nombre d'habitants, l'accessibilité du parking et de la gare, etc. Il faut aussi savoir que cela entraîne un impact horaire sur la liaison Maastricht-Liège ou Visé-Liège, puisque tout arrêt génère des temps perdus de quatre ou cinq minutes. Il faut donc évaluer.

Selon moi, cela doit être vu dans une conception globale de reconversion du site. Les deux bourgmestres successifs m'ont bien informé de la situation. Nous nous sommes ensuite tournés vers Infrabel et la SNCB. C'est une opportunité qui se présente à l'occasion des travaux de suppression des passages à niveau.

32.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de la réponse encourageante. L'opposition ne disposait pas de ces informations. Elle sera ravie de les entendre.

Un de nos soucis en région liégeoise est la vision globale qui a été validée. Et puis, il y a la Conférence des bourgmestres. À la différence d'autres coupoles communales, toutes les formations politiques de la région ne sont pas forcément associées et ne bénéficient donc pas de ces informations.

En tout cas, que des contacts soient pris constitue une très bonne nouvelle. Je partage votre souci que ce ne soit pas uniquement la SNCB qui fournisse des efforts, mais que cela soit inséré dans un plan global où

chaque acteur apporte sa pierre à l'édifice.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie. Nous avons épuisé l'ordre du jour de cet après-midi.

32.04 François Bellot, ministre: Mais, monsieur le président, nous ne sommes pas épuisés.

Le **président**: Absolument. Sur ces bonnes paroles, je clos la réunion.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 54.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.54 uur.