



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

04-03-2020

Après-midi

Woensdag

04-03-2020

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "La sous-traitance chez Infrabel" (55002387C)	1	- Sophie Thémont aan François Bellot (Mobiliteit) over "De outsourcing bij Infrabel" (55002387C)	1
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les sous-traitants dans le cadre des travaux du rail" (55003769C)	1	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De onderaannemingen bij werken aan het spoor" (55003769C)	1
<i>Orateurs:</i> Sophie Thémont, Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sophie Thémont, Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La prévention des suicides et tentatives de suicide sur le réseau du rail" (55002475C)	3	Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De preventie van zelfmoord en zelfmoordpogingen op het spoorwagennet" (55002475C)	3
<i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Bert Wollants à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55002657C)	5	Vraag van Bert Wollants aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen" (55002657C)	5
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des chantiers sur les autoroutes" (55002730C)	6	Vraag van Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheid van de wegwerkers op autosnelwegen" (55002730C)	6
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55002731C)	6	Vraag van Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55002731C)	6
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "La décision de rendre payants des parkings SNCB" (55002742C)	7	Vraag van Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De beslissing om parkeren op NMBS-parkings betalend te maken" (55002742C)	7
<i>Orateurs:</i> Hervé Rigot, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Hervé Rigot, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité du train Mons-Bruxelles aux heures de pointe" (55002830C)	9	Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stiptheid op de lijn Bergen-Brussel tijdens de piekuren" (55002830C)	9
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, François Bellot ,		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, François Bellot ,	

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

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

Question de Tim Vandenput à François Bellot (Mobilité) sur "La rénovation de la radiobalise HUL" (55003344C)	11	Vraag van Tim Vandenput aan François Bellot (Mobiliteit) over "De renovatie van het radiobaken HUL" (55003344C)	11
<i>Orateurs:</i> Tim Vandenput, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tim Vandenput, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "L'interruption du trafic ferroviaire entre Verviers et Liège" (55003293C)	12	Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De onderbreking van het treinverkeer tussen Verviers en Luik" (55003293C)	12
<i>Orateurs:</i> Malik Ben Achour, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Malik Ben Achour, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "Un incident impliquant un passager de train coincé entre les portes en gare de Lommel" (55003312C)	13	Vraag van Kris Verduyck à François Bellot (Mobiliteit) over "Een incident met een geknelde treinpassagier in het station van Lommel" (55003312C)	13
<i>Orateurs:</i> Kris Verduyck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kris Verduyck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Gand-Dampoort-Zelzate" (55003373C)	14	- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobiliteit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003373C)	14
- Steven De Vuyst à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Gand-Dampoort-Zelzate" (55003503C)	14	- Steven De Vuyst à François Bellot (Mobiliteit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003503C)	14
- Steven Creyelman à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Gand-Dampoort-Zelzate" (55003527C)	14	- Steven Creyelman à François Bellot (Mobiliteit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003527C)	14
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "La situation de la gare de Quiévrain" (55003375C)	15	Vraag van Eric Thiébaud à François Bellot (Mobiliteit) over "De situatie van het station Quiévrain" (55003375C)	15
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le préavis de grève déposé chez skeyes" (55003406C)	16	Vraag van Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55003406C)	16
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij	

Chemins de fer Belges

der Belgische Spoorwegen

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) <i>Orateurs:</i> Kris Verduyckt, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	18	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) <i>Sprekers:</i> Kris Verduyckt, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	18
Question de Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "L'IC 413 Courtrai-Welkenraedt" (55003522C) <i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	18	Vraag van Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De IC 413 Kortrijk-Welkenraedt" (55003522C) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	18
Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol aérien du nord de l'arrondissement de Verviers" (55003382C) <i>Orateurs:</i> Malik Ben Achour, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	19	Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vluchten boven het noorden van het arrondissement Verviers" (55003382C) <i>Sprekers:</i> Malik Ben Achour, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	19
Question de Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "L'aménagement de la gare d'Eupen" (55003523C) <i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	20	Vraag van Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verbouwwerken in het station Eupen" (55003523C) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	20
Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Un permis de conduire pour les conducteurs de véhicules prioritaires" (55003033C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	20	Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een rijbewijs voor het rijden met prioritaire voertuigen" (55003033C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	20
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La privatisation des services de sécurité à Forest" (55003540C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	21	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De privatisering van de beveiligingsdiensten te Vorst" (55003540C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	21
Question de Tim Vandenput à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de "fatigue management" chez skeyes" (55003544C) <i>Orateurs:</i> Tim Vandenput, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23	Vraag van Tim Vandenput aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gebrek aan "fatigue management" bij skeyes" (55003544C) <i>Sprekers:</i> Tim Vandenput, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23
Question de Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "La centralisation de la Police des chemins de fer à la suite de cas graves	23	Vraag van Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De centralisatie van de Spoorwegpolitie naar aanleiding van gevallen van	23

d'agression" (55003590C)		zware agressie" (55003590C)	
<i>Orateurs:</i> Kris Verduyck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kris Verduyck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- Anneleen Van Bossuyt à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "La révision de la directive européenne relative aux droits des passagers aériens" (55003604C)	25	- Anneleen Van Bossuyt aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De herziening van de Europese richtlijn inzake de rechten van de vliegtuigpassagiers" (55003604C)	25
- Roberto D'Amico à Nathalie Muylle (Emploi, Économie et Consommateurs) sur "Les droits des passagers aériens en cas de retard" (55003623C)	25	- Roberto D'Amico aan Nathalie Muylle (Werk, Economie en Consumenten) over "De rechten van vliegtuigpassagiers bij vertragingen" (55003623C)	25
<i>Orateurs:</i> Anneleen Van Bossuyt, Roberto D'Amico, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Anneleen Van Bossuyt, Roberto D'Amico, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante dans les rames de train" (55003599C)	26	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van asbest in treinstellen" (55003599C)	26
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les résultats de l'enquête nationale d'insécurité routière 2020 de l'institut Vias" (55003607C)	27	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De resultaten van de nationale verkeersonveiligheidsenquête 2020 van Vias institute" (55003607C)	27
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La livraison des wagons M7 après la reprise de Bombardier" (55003618C)	29	Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De levering van de M7-rijtuigen na de overname van Bombardier" (55003618C)	29
<i>Orateurs:</i> Roberto D'Amico, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Roberto D'Amico, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB en vue de se préparer à une propagation du coronavirus" (55003658C)	30	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen van de NMBS ter voorbereiding van een uitbraak van het coronavirus" (55003658C)	30
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par la SNCB concernant le coronavirus" (55003671C)	30	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen getroffen door de NMBS m.b.t. het coronavirus" (55003671C)	30
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par la SNCB en ce qui concerne le coronavirus" (55003686C)	30	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanpak van het coronavirus door de NMBS" (55003686C)	30

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures prises par skeyes dans le cadre du coronavirus" (55003765C) 30
- Orateurs:* **Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De door skeyes getroffen maatregelen met betrekking tot het coronavirus" (55003765C) 30
- Sprekers:* **Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La politique de la SNCB en matière de parkings" (55003727C) 33
- Orateurs:* **Frank Troosters, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het parkingbeleid van de NMBS" (55003727C) 33
- Sprekers:* **Frank Troosters, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures compensatoires pour la construction de la LGV 4" (55003728C) 34
- Orateurs:* **Kim Buyst, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De compenserende maatregelen voor de aanleg van de HSL-4" (55003728C) 34
- Sprekers:* **Kim Buyst, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'enquête de satisfaction de la SNCB" (55003757C) 34
- Orateurs:* **Kim Buyst, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De tevredenheidsenquête van de NMBS" (55003757C) 34
- Sprekers:* **Kim Buyst, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 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) 35
- Orateurs:* **Kim Buyst, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 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) 35
- Sprekers:* **Kim Buyst, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55003760C) 36
- Orateurs:* **Kim Buyst, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheid aan de spoorwegovergangen" (55003760C) 36
- Sprekers:* **Kim Buyst, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 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) 38
- Orateurs:* **Sarah Schlitz, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De opening van een stopplaats in Cheratte in het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55003807C) 38
- Sprekers:* **Sarah Schlitz, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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

du

MERCREDI 04 MARS 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 04 MAART 2020

Namiddag

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)

01.01 Sophie Thémont (PS): En janvier, *La Libre* évoquait la sous-traitance chez Infrabel et l'inquiétude des cheminots face à l'effet "domino" entre sous-traitants, qui crée des situations où l'on ne peut plus savoir qui travaille réellement sur le rail. Jusqu'à neuf entreprises différentes sous-traiteraient certains travaux. Or, seul le premier contrat-cadre est public. Confirmez-vous ce phénomène? Pose-t-il un problème de transparence? Où sont les limites de la sous-traitance?

À cause de ce système en cascade, des chefs de chantier emploient, à leur insu, des personnes non déclarées, dont des ouvriers étrangers ne parlant aucune langue nationale; ceci soulève la question de leur propre sécurité et de celle des autres. Confirmez-vous cette situation?

En cas de sous-traitance, les mesures de sécurité doivent être équivalentes à celles respectées par Infrabel. Or, des cheminots dénoncent des écarts. Envisagez-vous d'examiner cette situation en profondeur et d'y apporter des solutions?

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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): In januari werd in *La Libre* gewag gemaakt van de onderaanneming bij Infrabel en de onrust van het spoorwegpersoneel over het domino-effect tussen de onderaannemers, wat er soms toe leidt dat men niet meer weet wie er effectief aan het werk is. Tot negen bedrijven toe zouden bepaalde werken in onderaanneming laten uitvoeren. Alleen het eerste kadercontract is echter openbaar. Bevestigt u dat fenomeen? Doet het een transparantieprobleem rijzen? Hoe ver kan men gaan met het inschakelen van onderaannemers?

Door dat watervalstelsel stellen werfleiders zonder het te weten niet-aangegeven personeelsleden te werk, onder wie buitenlandse arbeiders die onze landstalen niet machtig zijn. Dat doet vragen rijzen over hun eigen veiligheid en die van de anderen. Kunt u die situatie bevestigen?

De veiligheidsmaatregelen bij onderaanneming moeten overeenstemmen met die waar Infrabel zich aan houdt. Het spoorwegpersoneel hekelt echter bepaalde afwijkingen. Bent u van plan om dit grondig te onderzoeken en oplossingen aan te reiken?

01.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Selon un article paru dans *La Libre*, les cheminots s'inquiètent du nombre de chantiers pour lesquels on fait appel à des sous-traitants. Plusieurs accidents se sont produits par le passé et il est apparu qu'il fallait améliorer la collaboration en matière de prévention des accidents et en matière d'analyse des risques.

Combien d'entreprises externes travaillent actuellement pour Infrabel? Quels travaux sont-ils sous-traités? Ces entreprises travaillent-elles à leur tour avec des sous-traitants? La société Infrabel sait-elle toujours exactement qui effectue les travaux et dans quelles conditions? Pourquoi Infrabel fait-elle appel à des sous-traitants? Les travailleurs externes ont-ils suivi une formation en matière de sécurité comparable à celle donnée au personnel des chemins de fer? Les sous-traitants sont-ils plus nombreux dans la mesure où il s'agit à présent de travaux de plus grande envergure?

01.03 François Bellot, ministre (*en français*): Infrabel est soumise à une réglementation relative aux marchés publics. La présence et le nombre de sous-traitants dépendent des opérations à effectuer et des marchés publics passés.

Les activités sous-traitées sont principalement des activités qui n'entrent pas dans le *core business* des équipes de maintenance, certaines tâches de haute technicité, des prestations d'appui ou des opérations d'entretien ciblées en cas de pic de charge de travail.

(*En néerlandais*) La loi prévoit que les candidats-adjudicataires doivent apporter la preuve qu'ils sont en règle sur le plan social et fiscal. De surcroît, il revient à l'adjudicataire de veiller à ce que ses sous-traitants éventuels respectent la loi. Dans les contrats avec Infrabel, la connaissance de la langue parlée dans la région linguistique du chantier est exigée. Les règles de sécurité doivent être intégralement respectées par le personnel des chemins de fer et par les sous-traitants.

(*En français*) La maintenance stratégique, les contrôles d'entretien et l'essentiel des entretiens sont effectués exclusivement par le personnel d'Infrabel, qui est également seul habilité à effectuer les fonctions de sécurité.

(*En néerlandais*) Tous les ouvriers du rail portent un badge sur lequel figure leur identité et leur employeur. Ils ne reçoivent ce badge qu'après avoir suivi une séance d'information sur la sécurité. Toute

01.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Volgens een artikel in *La Libre* zijn spoorwegaanbesteders ongerust over de vele werken waarvoor onderaannemers worden ingeschakeld. In het verleden deden zich al meerdere ongevallen voor en bleek dat er nood is aan meer samenwerking inzake ongevalpreventie en voor het opstellen van een risicoanalyse.

Hoeveel externe bedrijven worden er momenteel door Infrabel ingeschakeld? Welke werken worden er uitbesteed? Werken die bedrijven op hun beurt met onderaannemers? Weet Infrabel steeds precies wie onder welke voorwaarden werken uitvoert? Waarom besteedt Infrabel werken uit? Hebben de externe spoorarbeiders een veiligheidsopleiding gevolgd die vergelijkbaar is met die van het spoorwegpersoneel? Worden er meer onderaannemers ingeschakeld nu er op grotere schaal werken worden uitgevoerd?

01.03 Minister François Bellot (*Frans*): Infrabel is gebonden door een reglementering betreffende de overheidsopdrachten. De aanwezigheid van en het aantal onderaannemers hangen af van de uit te voeren werken en de gegunde overheidsopdrachten.

Activiteiten die uitbesteed worden aan onderaannemers zijn doorgaans activiteiten die niet tot de corebusiness van de onderhoudsplannen behoren, bepaalde zeer technische opdrachten, ondersteunende diensten of specifieke onderhoudstaken bij werklastpieken.

(*Nederlands*) De wet bepaalt dat kandidaat-opdrachtnemers het bewijs moeten leveren dat zij sociaal en fiscaal in orde zijn. De opdrachtnemer moet er bovendien voor zorgen dat zijn eventuele onderaannemers de wet in acht nemen. In de contracten met Infrabel wordt de kennis van de taal die in het taalgebied van de werf gesproken wordt, geëist. De veiligheidsregels moeten onverkort door het spoorpersoneel en alle onderaannemers worden nageleefd.

(*Frans*) Het strategische onderhoud, de onderhoudscontroles en de meeste onderhoudstaken worden uitsluitend uitgevoerd door personeelsleden van Infrabel, die ook als enigen gemachtigd zijn om de veiligheidsfuncties uit te oefenen.

(*Nederlands*) Alle spoorarbeiders dragen een badge waarop hun identiteit en werkgever vermeld zijn. Die krijgt men pas na het volgen van een veiligheidsbriefing. Zonder badge kan men van het

personne ne portant pas de badge peut être exclue du domaine ferroviaire.

(*En français*) Pour les activités sous-traitées, les mesures de sécurité étant les mêmes que pour celles d'Infrabel, le même niveau de sécurité est assuré quel que soit le personnel.

Infrabel fait face à des difficultés de recrutement pour des profils techniques. Elle tente d'y remédier via l'organisation de *Job Days*.

Les abus constatés peuvent lui être dénoncés. À ce jour, elle n'a pas été informée de dérives.

01.04 Sophie Thémont (PS): À vous entendre, tout va bien. La sous-traitance en cascade est légale mais est source d'opacité et de perte de suivi dans le contrôle. Elle engendre des pertes de revenus pour les travailleurs. Il faut aussi renforcer les sanctions dans le chef des commanditaires à tous les niveaux car le personnel ne s'y retrouve pas.

01.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je constate que la société Infrabel ne connaît pas elle-même les sous-traitants des sous-traitants. Il est important, sur ce point également, de disposer de garanties notamment quant aux compétences techniques et au respect des règles de sécurité.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55002411C de M. Kir est transformée en question écrite.

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

02.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Les suicides et tentatives de suicide sur le réseau ferroviaire belge sont dramatiques pour les victimes et leurs proches, les travailleurs, la sécurité et la ponctualité des trains. Selon le rapport annuel 2018 de la sécurité d'Infrabel, 81 % des victimes décédées ou blessées sur le rail belge résultent d'un suicide. En 2018, 93 personnes se sont suicidées sur notre réseau, soit un tous les quatre jours. Ce chiffre reste stable malgré les mesures que prend Infrabel depuis des années tant techniques – clôtures, lampes bleues et caméras thermiques notamment – que de sensibilisation.

spoorwegdomein worden uitgesloten.

(*Frans*) De veiligheidsmaatregelen voor de activiteiten van de onderaannemers zijn dezelfde als die voor werken die door Infrabel zelf worden uitgevoerd. Het veiligheidsniveau is dus hetzelfde, ongeacht het personeel dat het werk verricht.

Infrabel heeft moeite om technische profielen aan te trekken, en probeert dat te remediëren via de organisatie van jobdagen.

Misbruik kan altijd worden gemeld bij Infrabel. Tot nu toe werd de infrastructuurbeheerder niet op de hoogte gebracht van dergelijke problemen.

01.04 Sophie Thémont (PS): Als ik u mag geloven, gaat alles goed. Onderaannemers die zelf een beroep doen op onderaannemers doen wettelijk gezien niets verkeerd, maar deze werkwijze komt de transparantie niet ten goede en bemoeilijkt het toezicht op en de opvolging van de werken. Ze leidt tot inkomensverlies bij de werknemers. De straffen voor de opdrachtgevers moeten op alle niveaus verhoogd worden. Het personeel is immers de dupe.

01.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik stel vast dat Infrabel zelf geen zicht heeft op de onderaannemers van de onderaannemers. Ook op dat niveau moet er zekerheid zijn over onder meer de technische competentie en de naleving van de veiligheidsregels.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002411C van de heer Kir wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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): De zelfmoorden en zelfmoordpogingen op het Belgische spoorwegnet zijn dramatisch voor de slachtoffers en hun naasten, de werknemers, de veiligheid en de stiptheid van de treinen. Uit het jaarlijkse veiligheidsverslag van 2018 van Infrabel blijkt dat de zelfdodingen 81 % uitmaken van het totale aantal slachtoffers op het Belgische spoor. In 2018 hebben 93 personen zelfmoord gepleegd op het Belgische spoorwegnet, dat is één zelfmoord om de vier dagen. Dat cijfer blijft stabiel, ondanks de inspanningen die Infrabel al jarenlang levert, zowel op technisch vlak – afsluitingen, blauwe lampen en

warmtecamera's – als op het gebied van sensibilisering.

Les mesures ont-elles été évaluées? Comment expliquez-vous un nombre stable de suicides? La sécurisation des *hotspots* prévue en 2019 est-elle terminée? Comment ces *hotspots* ont-ils été choisis? Les passages à niveau ont-ils été supprimés? Quel est l'accompagnement psychologique des travailleurs confrontés aux suicides?

Werden die maatregelen geëvalueerd? Hoe verklaart u dat het aantal zelfdodingen stabiel blijft? Is de in 2019 geplande beveiliging van de hotspots afgerond? Hoe werden die hotspots geselecteerd? Werden er overwegen afgeschaft? In welke psychologische bijstand wordt er voorzien voor personeelsleden die met zelfdodingen worden geconfronteerd?

02.02 François Bellot, ministre (*en français*): Infrabel m'informe qu'il est trop tôt pour évaluer l'efficacité des mesures mais, dans certains *hotspots*, le nombre des suicides baisse. Infrabel collabore avec les communes, les zones de police, les centres psychiatriques et la SNCB. Les lampes bleues en gare, les clôtures rigides autour des voies et les caméras avec détection d'intrusion sont en cours de pose.

02.02 Minister François Bellot (Frans): Infrabel laat weten dat het te vroeg is om de doeltreffendheid van de maatregelen te evalueren, maar dat het aantal zelfdodingen op bepaalde hotspots afneemt. Infrabel werkt samen met de gemeenten, de politiezones, de psychiatrische centra en de NMBS. Er worden momenteel blauwe lampen in de stations geïnstalleerd, net als stevige omheiningen langs de sporen en camera's die indringing detecteren.

Depuis 2012, les *hotspots* sont identifiés tous les quatre ans selon une méthodologie développée avec l'UCL et l'ULB. L'évaluation finale est prévue en 2023-2024 avec des évaluations annuelles intermédiaires. Les résultats sont encourageants.

Sinds 2012 worden er om de vier jaar hotspots geïdentificeerd volgens een methode die in samenwerking met de UCL en de ULB werd ontwikkeld. De eindevaluatie zal in 2023-2024 plaatsvinden en jaarlijks worden er tussentijdse evaluaties uitgevoerd. De resultaten zijn bemoedigend.

Infrabel et la SNCB ont décidé de ne plus communiquer sur les suicides sur le rail, y compris sur l'accompagnement psychologique des travailleurs, notamment à la demande des organisations de prévention du suicide.

Infrabel en de NMBS hebben, onder meer op verzoek van de organisaties voor zelfmoordpreventie, besloten om niet meer over treinsuïcides of de psychologische begeleiding van personeelsleden te communiceren.

Infrabel supprime en moyenne 17 passages à niveau par an. Il en reste 1 700 début 2020.

Infrabel schaft jaarlijks gemiddeld 17 overwegen af. Begin 2020 blijven er nog 1.700 over.

02.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Je suis satisfaite d'entendre qu'un gros travail de sécurisation est en cours. Nos résultats, dites-vous, varient selon les sites. Peut-on analyser les raisons pour lesquelles certains sites ont pu être davantage sécurisés?

02.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Ik ben blij dat er grote beveiligingswerken aan de gang zijn. U zegt dat de resultaten variëren afhankelijk van de sites. Is het mogelijk om te analyseren hoe het komt dat bepaalde sites beter konden worden beveiligd?

Certaines informations ne peuvent nous être divulguées à la demande des organisations de prévention du suicide. Mais la question portait sur les mesures prises pour éviter ces suicides et non sur les suicides en tant que tels.

Bepaalde informatie mag ons op vraag van de organisaties voor zelfmoordpreventie niet worden meegedeeld. De vraag had echter betrekking op de maatregelen die werden genomen om die zelfmoorden te voorkomen en niet op de zelfmoorden als dusdanig.

Je vous invite à redoubler d'efforts, notamment dans les zones suburbaines. Des rapports indiquent en effet que la fréquence des suicides dans ces zones est particulièrement importante.

Ik vraag u om de inspanningen op te voeren, met name in de voorstedelijke gebieden. Uit rapporten blijkt immers dat er in die gebieden opmerkelijk veel zelfmoorden voorkomen.

02.04 François Bellot, ministre (*en français*): Des *hotspots* ont été identifiés à côté des instituts psycho-médico-sociaux. La suppression de passages à niveau s'avère efficace mais indirectement, car on peut toujours accéder aux voies par d'autres moyens. Par ailleurs, des accidents se produisent souvent là où il y a des suicides, et il est parfois difficile de distinguer entre ces deux phénomènes. Infrabel utilise un outillage tels que des caméras et des rayons laser mais il faut plusieurs années pour savoir ce qui est le plus efficace.

L'incident est clos.

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

03.01 Bert Wollants (N-VA): L'année dernière déjà, j'ai demandé au ministre la liste des passages à niveau qu'Infrabel souhaitait supprimer dans la province d'Anvers. Il est en effet important pour nous de pouvoir évaluer les choix stratégiques d'Infrabel.

Pourquoi le ministre refuse-t-il de transmettre au Parlement la vision adoptée par Infrabel pour ces différents passages à niveau? Comment justifie-t-il ce refus? Est-il malgré tout disposé à fournir ces informations?

03.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Des concertations ont lieu régulièrement entre Infrabel et les autorités communales au sujet de leurs passages à niveau, sur la base de ce que l'on appelle des *streefbeeldstudies*, des études permettant d'imaginer ce à quoi pourraient idéalement ressembler ces passages dans un certain délai. Ces concertations doivent être menées en amont car les plans de vision en matière de mobilité et d'aménagement du territoire ont un impact majeur sur l'éventuelle suppression de passages à niveau. Imaginer un idéal à atteindre ne signifie toutefois pas supprimer un passage à niveau dans l'immédiat. Pour 2020, aucune suppression de passages à niveau n'est prévue dans la province d'Anvers. La planification à plus long terme dépend des moyens qui seront prévus dans le prochain plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Il est très difficile de travailler dans ces conditions: d'autres niveaux de pouvoir prennent des décisions sur la base de ces informations, comme celle de ne plus accorder de subventions pour des pistes cyclables sur certains trajets, Infrabel ayant annoncé que le passage à

02.04 Minister François Bellot (*Frans*): Er werden hotspots geïdentificeerd in de nabijheid van centra voor geestelijke gezondheidszorg. De sluiting van overwegen lijkt efficiënt, maar dan onrechtstreeks, want men kan zich nog op andere manieren toegang verschaffen tot de sporen. Bovendien doen ongevallen zich vaak voor op dezelfde plaats waar mensen zelfmoord plegen, en is het soms moeilijk om beide fenomenen van elkaar te onderscheiden. Infrabel zet verschillende systemen in, zoals camera's en laserstralen. De efficiëntie daarvan kan pas na enkele jaren beoordeeld worden.

Het incident is gesloten.

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

03.01 Bert Wollants (N-VA): Vorig jaar al vroeg ik de minister om de lijst met de overwegen die Infrabel wenst te sluiten in de provincie Antwerpen. Het is immers belangrijk dat wij de beleidskeuzes van Infrabel kunnen toetsen.

Waarom wil de minister de visie van Infrabel op de verschillende overwegen niet bezorgen aan het Parlement? Hoe verantwoordt hij die weigering? Is hij bereid die informatie alsnog toch door te spelen?

03.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel overlegt regelmatig met gemeentebesturen over hun overwegen, op basis van streefbeeldstudies over hoe spoor kruisingen er binnen een bepaalde termijn kunnen uitzien. Vroeg overleg is nodig omdat de mobiliteitsvisie en de ruimtelijke planning een belangrijke impact hebben op de mogelijke afschaffing van overwegen. Streefbeelden betekenen echter geen onmiddellijke afschaffing. Voor 2020 zijn er geen afschaffingen van overwegen gepland in de provincie Antwerpen. De planning op langere termijn hangt af van de middelen in het volgende meerjareninvesteringsplan van Infrabel.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Zo is het heel moeilijk werken: andere beleidsniveaus nemen op basis van die informatie beslissingen, bijvoorbeeld om op bepaalde trajecten geen fietspadsubsidies meer uit te keren omdat Infrabel heeft gezegd dat de overweg dichtgaat, terwijl dit volgens de minister

niveau allait être fermé, alors que cette fermeture n'est – selon le ministre – pas encore certaine. Je conseille au ministre de mettre ces informations à la disposition des zones de transport, à tout le moins en Flandre.

L'incident est clos.

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

04.01 Kattrijn Jadin (MR): En janvier, un ouvrier a été tué par un véhicule alors qu'il travaillait sur un chantier autoroutier. Contrairement à la Belgique, les pays voisins ferment fréquemment des tronçons d'autoroute en travaux pour protéger leurs ouvriers.

Suite à l'accident de janvier, envisage-t-on de renforcer la sécurité des chantiers? Comment?

04.02 François Bellot, ministre (en français): Les Régions sont compétentes en matière de placement de la signalisation routière, incluant les dispositions relatives à la signalisation des chantiers. Compétentes en matière d'infrastructure, elles organisent et planifient les chantiers sur autoroutes. Je ne suis donc pas habilité à m'exprimer sur la situation ni sur les mesures à prendre.

L'incident est clos.

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

05.01 Kattrijn Jadin (MR): On a récemment inauguré le train de nuit Bruxelles-Vienne mais la Belgique peine à suivre l'essor de cette forme de voyage, par manque de moyens. Or, le train de nuit est considéré comme une alternative à l'avion pour les voyages internationaux, d'un point de vue écologique.

Considérez-vous cette ouverture de ligne comme un succès? Si oui, pourrait-on en ouvrir d'autres et vers quelles destinations?

05.02 François Bellot, ministre (en français): Deux options ferroviaires internationales existent: les trains rapides et les trains de nuit. Ces derniers avaient disparu faute de voyageurs. La Belgique a choisi la grande vitesse au prix d'investissements importants dans l'infrastructure TGV. Bruxelles est ainsi à quelques heures de grandes villes européennes.

dan nog niet zeker is. Ik raad de minister aan om die informatie minstens in Vlaanderen ter beschikking te stellen van de vervoerregio's.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Kattrijn Jadin (MR): In januari werd een wegwerker op een snelweg aangereden door een auto. Hij heeft de klap niet overleefd. In tegenstelling tot wat er in België gebeurt, wordt de snelweg in de buurlanden regelmatig afgesloten om de wegwerkers te beschermen.

Wordt er naar aanleiding van het ongeval in januari overwogen om de veiligheid bij wegwerkzaamheden te verbeteren? Hoe?

04.02 Minister François Bellot (Frans): De Gewesten zijn bevoegd voor het plaatsen van de wegsignalisatie, met inbegrip van de signalisatie van wegwerkzaamheden. Uit hoofde van hun bevoegdheid voor infrastructuur staan de Gewesten in voor de organisatie en de planning van de snelwegwerken. Ik ben dus niet gemachtigd om uitspraken te doen over die situatie of over maatregelen die genomen zouden moeten worden.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Kattrijn Jadin (MR): Onlangs werd de nachttrein Brussel-Wenen ingehuldigd, maar bij gebrek aan middelen kan ons land de snelle ontwikkeling van deze manier van reizen amper bijhouden. Vanuit ecologisch oogpunt wordt de nachttrein nochtans als een alternatief voor het vliegtuig beschouwd voor internationale reizen.

Is deze nieuwe treinverbinding volgens u een succes? Zo ja, kunnen we dat initiatief uitbreiden en voor welke bestemmingen?

05.02 Minister François Bellot (Frans): Er zijn twee opties om internationaal met de trein te reizen: sneltreinen en nachttreinen. Die laatste waren bij gebrek aan reizigers verdwenen. Ons land heeft voor hogesnelheidstreinen gekozen en heeft zwaar geïnvesteerd in de hst-infrastructure. Zo is Brussel slechts een paar uur verwijderd van Europese grootsteden.

La SNCB et moi restons attentifs au marché des trains de nuit. Elle répond toujours aux demandes de partenariat international. S'il ressort du dossier un intérêt commercial, elle répond positivement, comme pour le Vienne-Bruxelles de nuit. Le projet Night Jet relève du transport international de voyageurs libéralisé depuis 2010 et s'inscrit dans les activités commerciales de la SNCB.

La législation européenne permet des subsides aux opérateurs en cas de base légale et dans le respect de la législation relative aux aides d'État, sous réserve de l'accord de la Commission européenne.

Cette base légale n'existe pas pour le trafic voyageurs. Le prochain gouvernement pourrait l'envisager. Vu les coûts d'exploitation qui grèveraient le budget de l'opérateur, il serait bon d'attendre un retour d'expérience des trains de nuit en service avant de lancer de nouveaux projets car toute aide à ces lignes pourrait être déduite du soutien au trafic intérieur!

05.03 Kattrin Jadin (MR): Des incertitudes demeurent, en vue de la préparation de la libéralisation du marché ferroviaire en 2024. J'espère que l'une ou l'autre piste pourra être prise en compte, en cas de projets concrets.

L'incident est clos.

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

06.01 Hervé Rigot (PS): Les habitants de Ans ont appris que 300 places de parking jusque-là gratuites deviendraient payantes. Infrabel dit vouloir garantir des places de parking pour les usagers de la SNCB et éviter que celles-ci ne soient occupées par les riverains.

À Huy, où une mesure comparable a été prise récemment, les navetteurs n'utilisent pas les places payantes qui leur sont réservées mais viennent occuper les places de parking des riverains quelques rues plus loin.

Allez-vous inviter la SNCB à reconsidérer sa

De NMBS en ikzelf volgen de markt van de nachttreinen van nabij op. De NMBS beantwoordt alle vragen voor internationale samenwerking. Bij dossiers die commercieel interessant blijken, volgt er een positieve reactie, zoals voor de nachttrein Wenen-Brussel. Het Nightjetproject behoort tot het internationaal reizigersvervoer, dat sinds 2010 geliberaliseerd is, en valt onder de commerciële activiteiten van de NMBS.

Dankzij Europese regelgeving kunnen de operatoren subsidies krijgen als er een wettelijke grondslag is en als de regelgeving inzake staatssteun nageleefd wordt, voor zover de Europese Commissie daarmee akkoord gaat.

Voor het personenvervoer is die wettelijke grondslag er niet. De volgende regering zou die kunnen invoeren. Gezien de drukkend hoge exploitatiekosten die het budget van de operator zou moeten dragen, zou het goed zijn om te wachten op de resultaten met betrekking tot de reeds ingelegde nachttreinen alvorens nieuwe projecten te lanceren, aangezien het steunbedrag voor die lijnen eventueel van de steun voor het binnenlandse verkeer zou kunnen worden afgetrokken!

05.03 Kattrin Jadin (MR): Er blijft onzekerheid bestaan bij de voorbereiding van de liberalisering van de spoorwegmarkt in 2024. Ik hoop dat een van de interessante denksporen zal worden gevolgd wanneer er eindelijk sprake zal zijn van concrete projecten.

Het incident is gesloten.

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): De inwoners van Ans hebben vernomen dat er voor 300 parkeerplaatsen die tot dan gratis waren voortaan betaald parkeren zou gelden. Infrabel wil zo parkeerplaatsen garanderen voor de NMBS-gebruikers en voorkomen dat die plaatsen door de buurtbewoners ingenomen worden.

In Hoei, waar er onlangs een vergelijkbare maatregel genomen werd, gebruiken de pendelaars echter niet de voor hen voorbehouden betalende parkeerplaatsen, maar komen ze de parkeerplaatsen van de buurtbewoners enkele straten verder innemen.

Zult u de NMBS verzoeken haar standpunt te

position et à discuter avec les bourgmestres? Un moratoire est-il envisagé dans l'attente d'un rapport sur l'efficacité de cette mesure? Une mesure comparable est-elle envisagée à Waremme?

06.02 François Bellot, ministre (*en français*): Lorsque la SNCB met en service un parking payant, cela se fait en concertation avec les autorités locales. La mise en place d'une zone bleue/cartes de riverains autour d'un parking de gare évite que les navetteurs n'envahissent les voiries proches. La SNCB propose de mutualiser les infrastructures lorsque le parking est moins utilisé par ses clients. Selon la SNCB, rendre un parking payant n'a jamais engendré de diminution du nombre de voyageurs. Il faut encourager l'utilisation du transport public dans les trajets domicile-gare. En dix ans, la stratégie de parkings de la SNCB a démontré son efficacité.

Les deux parkings de la gare d'Ans, utilisés par des riverains et des clients de commerces locaux, étaient saturés, empêchant les clients de la SNCB d'y trouver une place. Des réunions de concertation avec la commune ont eu lieu, tout comme à Huy où la SNCB avait suggéré la mise en place d'une zone bleue.

Aucun planning n'est confirmé pour la gare d'Angleur. À Waremme, le parking ne répond pas aux critères pour le rendre payant. Si une saturation était constatée, un contrôle d'accès serait envisagé.

06.03 Hervé Rigot (PS): Je n'ai pas les mêmes informations que vous en ce qui concerne la concertation avec les communes.

Les bourgmestres ont bien été obligés de mettre en œuvre des zones bleues pour protéger les places des riverains étant donné le coût prohibitif des parkings SNCB. La diminution de fréquentation des parkings SNCB est bien réelle. La mesure est contre-productive au regard des défis écologiques et injuste pour ceux qui n'ont pas le choix. Le parking devrait être intégré dans le prix du ticket de train.

Pour une commune, une gare constitue une charge. J'invite mes collègues municipalistes à appliquer la taxe l'exploitation des parkings, comme cela se fait pour les exploitants privés, en compensation des désagréments causés par les choix de la SNCB.

herzien en met de burgemeesters in gesprek te treden? Wordt er een opschorting van de maatregel overwogen in afwachting van een rapport over de doeltreffendheid ervan? Wordt er een gelijkaardige maatregel overwogen in Borgworm?

06.02 Minister François Bellot (Frans): Wanneer de NMBS een betaalparking opent, gebeurt dat in overleg met de lokale overheid. De invoering van een blauwe zone met bewonerskaarten rond een stationsparking voorkomt dat pendelaars in de omliggende straten parkeren. De NMBS stelt een gezamenlijk gebruik van de infrastructuur voor wanneer de parking minder door haar klanten wordt gebruikt. Volgens de NMBS heeft de invoering van het betaald parkeren op een parking nooit geleid tot een daling van het aantal treinreizigers. Het gebruik van het openbaar vervoer voor het voor- en natransport tussen de woonplaats en het station moet worden aangemoedigd. De parkingstrategie van de NMBS heeft de afgelopen tien jaar haar doeltreffendheid bewezen.

De twee parkings aan het station Ans, die door omwonenden en klanten van lokale handelszaken werden gebruikt, stonden steeds vol, waardoor de klanten van de NMBS er geen plaats meer konden vinden. Er vond overleg plaats met de gemeente, net als in Hoei, waar de NMBS de invoering van een blauwe zone heeft voorgesteld.

Voor de parking te Angleur is er nog geen planning bevestigd. In Borgworm beantwoordt de parking niet aan de criteria om het betaald parkeren in te voeren. Als zou blijken dat de parking steeds vol staat, zou er een toegangscontrole kunnen worden ingevoerd.

06.03 Hervé Rigot (PS): Ik beschik over andere informatie wat het overleg met de gemeenten betreft.

Door de exuberante parkeertarieven op de NMBS-parkings waren de burgemeesters wel genooddaakt om blauwe zones in te voeren teneinde de parkeerplaatsen voor de buurtbewoners te vrijwaren. Er wordt wel degelijk steeds minder van die parkings gebruikgemaakt. De maatregel is contraproductief in het licht van de klimaatuitdaging en onrechtvaardig voor iedereen die geen andere keuze heeft. Het parkeergeld zou in de prijs van het treinticket begrepen moeten zijn.

Voor de gemeenten houdt de aanwezigheid van een treinstation ook lasten in. Ik wil mijn collega's die ook opkomen voor de belangen van de gemeenten ertoe aanzetten een belasting te heffen op de uitbating van de parkings, zoals dat gebeurt voor

privé-uitbaters, ter compensatie van de ongemakken die door de keuzes van de NMBS veroorzaakt worden.

06.04 François Bellot, ministre (*en français*): Je souligne que 70 % des utilisateurs des parkings ont un abonnement remboursé par leur employeur. Le coût moyen par jour pour le stationnement est de 1,50 euros, avec la garantie d'avoir une place, ce qui n'est pas rien.

Il est logique que la SNCB privilégie sa clientèle d'abonnés. Certaines communes qui font un grand lotissement à côté de la gare incitent les riverains à utiliser le parking de la SNCB, si bien qu'on a réglementé. La SNCB doit être attentive à ses voyageurs.

06.05 Hervé Rigot (PS): Vous comparez la SNCB à une entreprise privée. Or, la SNCB est un service public. Il est louable de garantir au navetteur un accès au parking public mais cette mesure est inéquitable. Certains peuvent se payer le parking et d'autres, qui prennent le train, ne le peuvent pas. Vous les prenez en otage, d'autant que les parkings de certaines communes sont impraticables. C'est pourtant un service que la SNCB doit au citoyen.

L'incident est clos.

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

07.01 Éric Thiébaut (PS): La SNCB a mis l'accent sur les progrès réalisés en termes de fréquentation et de ponctualité mais, selon le site navetteur.be, la ponctualité aux heures de pointe serait bien inférieure au chiffre de 90 % avancé par la SNCB. D'après ce même site, le train Mons-Bruxelles de 7 h 35 ne serait à l'heure qu'une fois sur trois. Sur l'ensemble des heures de pointe sur cette ligne, la ponctualité ne serait que de 73,3 %. Ces chiffres interpellent.

Confirmez-vous les retards pointés par navetteurs.be concernant le train Mons-Bruxelles? Pouvez-vous indiquer le taux de ponctualité des trains aux heures de pointe sur cette ligne en 2019? Des mesures sont-elles envisagées pour améliorer la ponctualité aux heures de pointe sur les lignes 96 et 97?

06.04 Minister François Bellot (Frans): Ik benadruk dat 70 % van de gebruikers van de NMBS-parkings een abonnement heeft dat door de werkgever terugbetaald wordt. De gemiddelde dagprijs voor een parkeerplaats bedraagt 1,50 euro. Men heeft tevens de garantie dat men een parkeerplaats heeft en dat is niet onbelangrijk.

Het is normaal dat de NMBS voorrang geeft aan reizigers met een abonnement. Sommige gemeenten verkavelen een groot stuk grond naast het station en vertellen de bewoners dat ze de parking van de NMBS kunnen gebruiken, waardoor men wel verplicht is om een regelgeving uit te werken. De NMBS moet de belangen van haar reizigers dienen.

06.05 Hervé Rigot (PS): U vergelijkt de NMBS met een privébedrijf. De NMBS is echter een openbare dienstverlener. Het is lovenswaardig pendelaars de toegang tot de openbare parking te garanderen, maar die maatregel is onrechtvaardig. Sommigen kunnen zich een parkeerplaats veroorloven, en anderen, die de trein nemen, niet. U gijzelt die mensen, temeer daar de parkings van sommige gemeenten in een slechte staat zijn. Nochtans moet de NMBS ook daarvoor aandacht hebben ten dienste van de burgers.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Éric Thiébaut (PS): De NMBS mag dan wel wijzen op de vooruitgang die er is geboekt op het vlak van het aantal treingebruikers en de stiptheid maar volgens de website navetteurs.be ligt de stiptheid tijdens de spitsuren een stuk lager dan de 90 % waarmee de NMBS uitpakt. Volgens dezelfde site zou de trein Bergen-Brussel van 7.35 uur slechts in een van de drie gevallen op tijd zijn. Op deze lijn zou de stiptheid tijdens de spitsuren slecht 73,3 % bedragen. Dat zijn zorgwekkende cijfers.

Bevestigt u dat, zoals aangegeven door navetteurs.be, de trein Bergen-Brussel zo vaak met vertraging rijdt? Wat is het stiptheidspercentage tijdens de spitsuren op deze lijn in 2019? Is men van plan in te grijpen om de stiptheid tijdens de spitsuren te verbeteren op lijn 96 en lijn 97?

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les chiffres publiés récemment concernent la ponctualité.

La ponctualité du train évoqué est de 95,2 % de Quévy à Braine-le-Comte mais tombe à 60,2 % entre Braine-le-Comte et Bruxelles-Nord à cause de la densité de trafic entre Hal et Bruxelles-Midi. L'amélioration de la ponctualité de la ligne passe par la refonte du plan de transport. La SNCB étudie une solution. Le parcours du train s'insère dans plusieurs relations fixes complexes à modifier. En attendant, le train est l'objet d'un programme de suivi.

La ponctualité de la pointe du matin est de 78,5 % et de 85,1 % le soir. La ponctualité de la ligne Quévy-Mons-Bruxelles est de 90,7 % soit 2,5 % de mieux qu'en 2018. Le train que vous évoquez est un P s'insérant dans l'offre des trains réguliers prioritaires.

Fin 2018, quand on a demandé un effort de ponctualité à la SNCB, on a identifié des trains difficiles, dont celui-là pour lequel il faut trouver une solution à son problème entre Braine-le-Comte et Bruxelles.

07.03 Éric Thiébaut (PS): Le navetteur est intéressé par l'arrivée à l'heure de son train à Bruxelles et non à Braine-le-Comte!

La SNCB enjolie parfois ses résultats par rapport à la perception des voyageurs.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55003006C de Mme Buyst a été traitée lors de la réunion précédente.

Les questions n°s 55003012C, 55003013C, 55003014C, 55003317C et 55003318C de M. Troosters, 55003064C de M. Arens, 55003253C et 55003256C de M. Hedebouw, 55003300C de M. Piedboeuf et 55003316C de Mme Dedonder sont transformées en questions écrites.

Les questions n°s 55003189C et 55003190C de M. Roggeman sont reportées.

Les questions jointes n°s 55003081C et 55003125C de Mme Chanson et de M. Ben Achour sont supprimées, ainsi que les questions n°s 55003771C et 55003327C de M. Raskin.

07.02 Minister François Bellot (Frans): De onlangs bekendgemaakte cijfers hebben betrekking op de globale stiptheid.

De stiptheid van de trein in kwestie bedraagt 95,2 % tussen Quévy en 's Gravenbrakel, maar daalt tot 60,2 % tussen 's Gravenbrakel en Brussel-Noord ten gevolge van de verkeersdichtheid tussen Halle en Brussel-Zuid. Voor de verbetering van de stiptheid op de lijn is het wachten op de herziening van het vervoersplan. De NMBS onderzoekt een oplossing. Het treintraject moet ingepast worden in meerdere vaste treinverbindingen die moeilijk gewijzigd kunnen worden. In de tussentijd wordt de trein gemonitord.

Tijdens de ochtendspits bedraagt de stiptheid 78,5 % en tijdens de avondspits 85,1 %. De stiptheid op de lijn Quévy-Bergen-Brussel bedraagt 90,7 %, d.i. een verbetering met 2,5 % ten opzichte van 2018. De trein waarover u het hebt is een P-trein die aan het reguliere IC-treinaanbod wordt toegevoegd. Die IC-treinen zijn echter prioritair.

Eind 2018, toen we de NMBS vroegen de stiptheid te verbeteren, heeft men problematische treinen gepinpoint, waaronder de voormelde trein. Er is een oplossing nodig voor het probleem tussen 's Gravenbrakel en Brussel.

07.03 Éric Thiébaut (PS): De pendelaar wil weten wanneer zijn trein in Brussel aankomt, niet in 's Gravenbrakel!

De NMBS stelt haar resultaten soms mooier voor dan de reizigers ze ervaren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55003006C van mevrouw Buyst werd tijdens de vorige vergadering behandeld.

Vragen nrs. 55003012C, 55003013C, 55003014C, 55003317C en 55003318C van de heer Troosters, 55003064C van de heer Arens, 55003253C en 55003256C van de heer Hedebouw, 55003300C van de heer Piedboeuf en 55003316C van mevrouw Dedonder worden omgezet in schriftelijke vragen.

Vragen nrs. 55003189C en 55003190C van de heer Roggeman worden uitgesteld.

De samengevoegde vragen nrs. 55003081C en 55003125C van mevrouw Chanson en van de heer Ben Achour vervallen, alsook de vragen nrs. 55003771C en 55003327C van de heer Raskin.

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

08.01 Tim Vandenput (Open Vld): La radiobalise omnidirectionnelle (VOR), appelée HUL, est implantée depuis des décennies à Huldenberg. Il s'agit d'une station émettrice assurant une radionavigation précise, un outil destiné à la navigation aérienne. Désormais, elle est uniquement utilisée comme système de *back-up*.

La radiobalise HUL est gérée par skeyes et nécessite une rénovation en profondeur qui s'élèverait à deux millions d'euros.

La radiobalise HUL doit-elle être rénovée prochainement? Quel sont les coûts estimés? Quelle est la politique de skeyes en matière de maintenance des radiobalises? Combien de ces radiobalises skeyes a-t-elle encore en gestion propre? À combien s'élèvent les coûts d'entretien annuels?

08.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La radiobalise HUL a été rénovée fin 2019 dans le cadre d'un projet qui court depuis quelques années chez skeyes et qui vise à constituer une banque de données des balises de radionavigation DVOR/DME tournée vers l'avenir, la composante DVOR perdant de son importance. En effet, les spécifications de navigation imposées par l'Europe ont évolué d'un système de balise-à-balise vers un système de navigation PBN où la performance de navigation est définie. Les nouvelles aides radio à la navigation, connues comme le système GPS, permettent aux avions de suivre leur trajet de façon beaucoup plus précise.

Le degré de précision d'un signal DVOR n'est pas suffisant pour pouvoir être utilisé efficacement dans ce système PBN. Il ne serait pas efficace d'encre rénové en grand nombre ces balises DVOR. C'est pourquoi seules cinq balises DVOR/DME vont être totalement rénovées. Celles-ci ont à chaque fois été choisies de telle sorte qu'elles puissent être utilisées par un avion en détresse afin qu'il puisse trouver les aéroports de Zaventem, Charleroi, Liège, Anvers ou Ostende.

La radiobalise DME dispose de la précision requise et est parfaitement compatible avec les nouvelles normes européennes PBN. De plus, ces balises sont complémentaires du système GPS. C'est pourquoi les douze balises de navigation DME seront renouvelées.

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

08.01 Tim Vandenput (Open Vld): In Huldenberg staat al decennia het VHF Omni-directional Range station (VOR) met de naam HUL. Dat is een zendstation voor nauwkeurige radionavigatie, een hulpmiddel voor de luchtvaart. Het dient vandaag alleen als back-upstelsel.

HUL wordt beheerd door skeyes en heeft nood aan een grondige renovatie die 2 miljoen euro zou kosten.

Moet HUL binnenkort gerenoveerd worden? Wat zijn de geraamde kosten? Wat is het beleid van skeyes voor het in stand houden van de radiobakens? Hoeveel van die radiobakens heeft skeyes nog onder zijn beheer? Hoeveel bedragen de jaarlijkse onderhoudskosten?

08.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): HUL werd eind 2019 gerenoveerd in het kader van een project dat reeds enkele jaren loopt bij skeyes om een toekomstgerichte DVOR/DME-radionavigatiebakenbestand op te bouwen, waarbij de DVOR-component aan belang inboet. Immers, de door Europa opgelegde navigatiespecificaties zijn van een baken-naar-baken-routesysteem geëvolueerd naar een PBN-routesysteem waarbij de navigatieperformantie wordt beschreven. De nieuwe radionavigatiehulpmiddelen, gekend als gps, laten toe dat de vliegtuigen veel nauwkeuriger hun traject kunnen volgen.

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 niet efficiënt. Daarom worden er slechts vijf DVOR/DME-bakens volledig vernieuwd. Deze zijn telkens zo gekozen dat ze door een vliegtuig in nood kunnen worden gebruikt om de luchthavens van Zaventem, Charleroi, Luik, Antwerpen of Oostende te vinden.

Het DME-radionavigatiebaken heeft wel de benodigde nauwkeurigheid en is volledig compatibel met de nieuwe Europese PBN-vereisten. Deze bakens zijn bovendien complementair met het gps-systeem. Daarom worden alle twaalf DME-navigatiebakens vernieuwd.

Une station DVOR-DME complète coûte 500 000 euros. Le coût d'une station DME s'élève à 250 000 euros l'unité. Un contrat d'assistance commun d'une durée de douze ans a été conclu pour les douze sites pour la somme d'un million d'euros, ce qui représente un coût annuel estimé à 83 333 euros pour les 5 balises DVOR et les 12 balises DME. Chaque balise bénéficie d'une garantie contractuelle de trois ans, ce qui porte la durée de vie d'une radiobalise à quinze ans.

Actuellement, quatorze radiobalises DVOR-DME sont opérationnelles dans l'espace aérien belge.

Lorsque le projet de rénovation des balises DVOR-DME sera achevé, l'espace aérien belge disposera de cinq balises DVOR/DME et de sept balises DME-only rénovées pour la radionavigation. La société skeyes ne pourra évoluer vers un réseau DVOR Minimum Operational Network que lorsque les procédures PBN auront été adaptées, instaurées et publiées.

L'incident est clos.

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

09.01 Malik Ben Achour (PS): La rumeur a été confirmée par Infrabel: aucun train ne circulera entre Verviers et Liège, pendant les vacances de Pâques, en raison de travaux de renouvellement des voies entre Trooz et Pepinster. En même temps aura lieu l'entretien des ponts et tunnels entre Spa et Pepinster.

L'alternative proposée consiste à prendre un train pour Welkenraedt où les voyageurs pourront embarquer dans un IC qui, par la boucle Nord, ralliera Liège et Bruxelles via Visé. La durée du trajet augmentera donc d'une heure et demi.

Confirmez-vous ces informations? Deux semaines seront-elles suffisantes?

Serait-il possible d'avancer le premier départ vers Welkenraedt? Les abonnements de parking pour la gare de Verviers seront-ils valables à Liège et à Welkenraedt?

09.02 François Bellot, ministre (*en français*): Infrabel profitera, pour mener des chantiers sur la ligne 37, des vacances de Pâques, afin de déranger

Een volledig DVOR-DME-station kost 500.000 euro. Een DME-only-station kost 250.000 euro. Voor de twaalf sites is er een gezamenlijk ondersteuningscontract aangegaan van 1 miljoen euro voor een duurtijd van twaalf jaar. Dit komt neer op een geraamde jaarlijkse kost van 83.333 euro voor de 5 DVOR- en de 12 DME-bakens. Er rust een contractuele garantieperiode van drie jaar op een baken, wat de totale vooropgestelde levensduur van een radionavigatiebaken op vijftien jaar brengt.

Momenteel zijn er veertien DVOR-DME-radionavigatiebakens operationeel in het Belgische luchtruim.

Na de implementatie van het project DVOR/DME renewal zal het Belgisch luchtruim beschikken over vijf vernieuwde DVOR DME-radionavigatiebakens en zeven vernieuwde DME-only radionavigatiebakens. Pas na de aanpassing, implementatie en publicatie van alle PBN-procedures zal skeyes kunnen evolueren naar het DVOR Minimum Operational Network.

Het incident is gesloten.

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): Het gerucht werd door Infrabel bevestigd: er zal tijdens de paasvakantie geen enkele trein rijden tussen Verviers en Luik doordat de sporen tussen Trooz en Pepinster worden vervangen. Tegelijkertijd zal er een onderhoud van de bruggen en tunnels tussen Spa en Pepinster plaatsvinden.

Het alternatief bestaat erin dat de reizigers een trein naar Welkenraedt nemen, waar ze kunnen overstappen in een IC-trein die via de noordelijke lus over Visé de verbinding maakt met Luik en Brussel. De reistijd wordt op die manier anderhalf uur langer.

Bevestigt u een en ander? Zullen twee weken volstaan om de werken te voltooien?

Kan de eerste trein naar Welkenraedt vervroegd worden? Zullen de abonnements voor de parking van het station Verviers geldig zijn in Luik en Welkenraedt?

09.02 Minister François Bellot (*Frans*): Infrabel zal op lijn 37 werken uitvoeren tijdens de paasvakantie om zo weinig mogelijk reizigers te treffen. Op

le moins de voyageurs possible. Des travaux pluridisciplinaires seront réalisés simultanément.

Plusieurs alternatives permettront d'acheminer les voyageurs vers Liège-Guillemins. Les IC 01 Ostende-Eupen ne desserviront pas l'arrêt de Verviers-Central. En compensation, une navette de train circulera entre Welkenraedt et Verviers-Central et desservira également Dolhain-Gileppe et Verviers-Palais.

Suite à la limitation des trains S 41 entre Liège-Guillemins, Verviers-Central et Trooz, un service de bus permettra, au départ de Trooz, de voyager de et vers Pepinster.

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 (alternative la plus confortable).

L'amplitude horaire de la navette entre Verviers-Central et Welkenraedt ne permettait pas de rejoindre Liège suffisamment tôt pour les navetteurs. La SNCB a, depuis, adapté les horaires pour tenir compte de l'amplitude de la circulation de la relation IC 01: un premier départ est prévu à 4 h 42 de Verviers-Central vers Welkenraedt, et un dernier départ est prévu de Welkenraedt vers Verviers-Central à 1 h 12 du matin.

Le parking de Welkenraedt est gratuit. À Liège, la SNCB peut autoriser les détenteurs d'un abonnement de Verviers à se garer dans le parking de la rue du Plan Incliné.

L'incident est clos.

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): Il y a un peu moins d'un mois, une passagère s'est retrouvée coincée pendant une dizaine de secondes entre les portes d'un train. Grâce à l'aide d'un autre passager, la dame a pu être libérée. Une enquête interne aurait apparemment été ouverte par la SNCB.

Les portes automatiques des trains ne sont-elles pas équipées d'une alarme permettant de prévenir ce type d'incident? Un train pourrait-il partir, en principe, dans un tel cas de figure? Quel est le rôle de l'accompagnateur de train? La procédure a-t-elle ici été suivie? De tels incidents se produisent-ils

hetzelfde moment zullen er werken van uiteenlopende aard uitgevoerd worden.

De reizigers zullen op verschillende manieren naar Luik-Guillemins kunnen sporen. De IC 01-treinen Oostende-Eupen zullen niet in Verviers-Centraal stoppen. Ter compensatie zal er een pendeltrein rijden tussen Welkenraedt en Verviers-Centraal, die ook in Dolhain-Gileppe en Verviers-Palais zal halteren.

Door het beperkte aanbod aan S 41-treinen tussen Luik-Guillemins, Verviers-Centraal en Trooz wordt er een vervangbus ingelegd tussen Trooz en Pepinster.

De NMBS raadt de reizigers die in Verviers opstappen aan om de ingelegde pendeltreinen te nemen en over te stappen op de IC 01-trein die vertrekt vanuit Welkenraedt (het meest comfortabele alternatief).

Met de huidige dienstregeling van de pendeltrein tussen Verviers-Centraal en Welkenraedt reed de eerste trein niet vroeg genoeg voor de pendelaars om naar Luik sporen. De NMBS heeft de dienstregeling derhalve afgestemd op de eerste en de laatste trein op de verbinding IC 01: de eerste trein vertrekt om 4.42 uur vanuit Verviers-Centraal naar Welkenraedt en de laatste trein van Welkenraedt naar Verviers-Centraal vertrekt om 1.12 uur 's morgens.

De parking van het station Welkenraedt is gratis. In Luik kan de NMBS de abonneementhouders uit Verviers toestaan om gebruik te maken van de parking in de rue du Plan Incliné.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Kris Verduyckt (sp.a): Een kleine maand geleden zat een passagier een tiental seconden geklemd tussen een treindeur. Dankzij de hulp van een andere passagier kon de dame worden bevrijd. De NMBS zou naar verluidt een intern onderzoek instellen.

Zijn de automatische treindeuren niet uitgerust met een alarm om een dergelijk incident te voorkomen? Zou een trein in principe in zo een geval kunnen vertrekken? Wat is de rol van de treinbegeleider? Werd de procedure hier wel gevolgd? Gebeuren dergelijke incidenten vaker? Zijn daar cijfers over?

fréquemment? Disposez-vous de chiffres en la matière? À quel stade se trouve-t-on dans l'enquête?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a déjà pris contact avec la cliente et le dossier est à présent examiné par le service juridique. Je fournirai une réponse écrite circonstanciée de la SNCB.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 55003346C et 55003357C de Mme Dedonder sont supprimées.

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): La ligne ferroviaire 204 reliant Gand à Dampoort et Zelzate est une ligne industrielle qui traverse le port de Gand, qui emploie plus de 20 000 personnes dont la plupart se rendent aujourd'hui au travail en voiture faute de transports publics. Cette ligne ferroviaire pourrait pourtant être facilement transformée en une ligne à usage mixte destinée au transport de voyageurs, avec des arrêts dans le port. Ce projet allègerait le trafic automobile et réduirait les émissions de particules fines dans la zone du canal de Gand. Ce projet était inscrit dans le plan d'investissement 2015-2025 mais il semble à présent qu'Infrabel ne va peut-être pas réaliser les investissements nécessaires à la mise en œuvre de ce projet.

Ce train de voyageurs était-il prévu dans les plans d'investissement 2015-2025 de la SNCB? Cette ligne n'était-elle pas un investissement prioritaire de la SNCB en Flandre? Le ministre va-t-il charger Infrabel et la SNCB de développer ce projet? Ne serait-ce pas déjà fait si Infrabel et la SNCB avaient été configurées en une seule entreprise?

11.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Des moyens ont déjà été réservés dans le plan d'investissement stratégique 2018-2031 pour une étude de faisabilité relative au transport de passagers sur la ligne 204 ainsi qu'à la suppression de passages à niveau sur cette ligne, avec cofinancement de la Région flamande. Le cahier

Hoe staat het met het onderzoek?

10.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS heeft de klant al gecontacteerd en het dossier wordt nu onderzocht door de juridische dienst. Ik zal een uitgebreid schriftelijk antwoord van de NMBS bezorgen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55003346C en 55003357C van mevrouw Dedonder vervallen.

11 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilititeit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003373C)
- Steven De Vuyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003503C)
- Steven Creyelman aan François Bellot (Mobilititeit) over "De treinverbinding Gent-Dampoort-Zelzate" (55003527C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Spoorlijn 204 tussen Gent-Dampoort en Zelzate is een industriële lijn die loopt door de Gentse haven, waar meer dan 20.000 mensen werken die nu bijna allemaal met de wagen naar het werk rijden bij gebrek aan openbaar vervoer. Nochtans zou die spoorlijn eenvoudig kunnen worden omgevormd voor gemengd gebruik, ten behoeve van passagiersvervoer en met haltes in de haven. Dit project zou het verkeer ontlasten en zorgen voor een daling van de fijnstofuitstoot in de Gentse kanaalzone. In het investeringsplan 2015-2025 stond dit project ingeschreven, maar nu blijkt dat Infrabel de nodige investeringen om dit project te kunnen uitvoeren, mogelijk niet zal realiseren.

Stond die passagierstrein in de investeringsplannen 2015-2025 van de NMBS? Was deze lijn een prioritaire investering van de NMBS in Vlaanderen? Zal de minister Infrabel en de NMBS opdragen om dit project te realiseren? Zou dit al niet zijn gebeurd als Infrabel en de NMBS als één bedrijf zouden functioneren?

11.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Voor spoorlijn 204 zijn in het strategisch investeringsplan 2018-2031 nu al middelen gereserveerd voor een haalbaarheidsstudie naar reizigersvervoer en het afschaffen van overwegen op die lijn met cofinanciering van het Vlaams Gewest. Het bestek van de studie voor de spoorlijnen 204 en 58 is bijna

des charges de l'étude pour les lignes ferroviaires 204 et 58 est pratiquement finalisé, après concertation avec la Région flamande sur la méthodologie à suivre et les données à utiliser. Fin 2017, le Conseil fédéral des ministres a également décidé d'affecter en priorité au projet de la ligne 204 les moyens destinés à l'électrification de la ligne 19 Mol-Hamont, moyennant l'obtention des subsides européens.

Lors d'une première réunion informative, le 17 février 2020, sur l'évaluation de l'accord de coopération requis, la Région flamande a proposé de réaffecter les moyens à la construction de deux tunnels, de sorte que la ligne de chemin de fer 204 puisse être prolongée vers le nord avec la voie circulaire R4 et l'E34. Il a été demandé à Infrabel d'établir, avec la collaboration de la Werkvennootschap flamande, une simulation de la planification des dépenses et de leur incidence sur la clé de répartition entre les régions.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Une date de début des travaux a-t-elle déjà été fixée?

11.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Nous avons demandé à Infrabel de nous en informer.

L'incident est clos.

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

12.01 Éric Thiébaut (PS): Si plusieurs gares entre Quiévrain et Mons seront réaffectées, d'autres, comme Quiévrain, sont à l'abandon et infligent un spectacle repoussant. Pour encourager les citoyens à prendre le train, on devrait rendre les gares plus attractives.

Qu'en est-il des contacts actuels entre la SNCB et la commune de Quiévrain? Des perspectives de collaboration existent-elles toujours?

La SNCB n'a-t-elle pas intérêt à initier une collaboration fructueuse avec des opérateurs privés ou publics pour redonner vie à des gares inutilisées?

12.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB veut valoriser ses gares. Depuis l'arrivée d'un nouveau directeur général, elle s'intéresse beaucoup à leur valorisation, à leur adaptation et à la standardisation des équipements. Divers projets ont été menés à terme, comme celui de la gare de

klair, na overleg met het Vlaams Gewest over de te volgen methodologie en de te gebruiken data. De federale ministerraad heeft eind 2017 ook beslist om de middelen voor de elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont – als de EU-subsidies worden verworven – bij voorkeur te besteden aan het project Spoorlijn 204.

Tijdens een eerste informatieoverleg op 17 februari 2020 over de evaluatie van het vereiste samenwerkingsakkoord heeft het Vlaams Gewest voorgesteld om de middelen te herbestemmen voor de bouw van twee spoorkokers, zodat spoorlijn 204 kan worden doorgetrokken naar het noorden met de ringweg R4 en de E34. Aan Infrabel is gevraagd om in samenwerking met de Vlaamse werkvennootschap een simulatie te maken van de uitgavenplanning en de impact op de verdeelsleutel tussen de gewesten.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Is er al een begindatum voor de werken?

11.04 Minister François Bellot (Nederlands): We hebben Infrabel gevraagd om te melden wanneer men kan beginnen.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Éric Thiébaut (PS): Verschillende stations tussen Quiévrain en Bergen zullen een nieuwe bestemming krijgen, maar andere, zoals dat van Quiévrain, liggen er verwaarloosd bij en bieden een desolate aanblik. Om de burgers ertoe aan te moedigen de trein te nemen moeten de stations aantrekkelijker gemaakt worden.

Hoe verlopen de contacten tussen de NMBS en de gemeente Quiévrain momenteel? Is er nog zicht op een samenwerking?

Zou het niet in het belang van de NMBS zijn om met privé- of openbare actoren een vruchtbaar samenwerkingsverband aan te gaan om leegstaande stations nieuw leven in te blazen?

12.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS wil haar stations opwaarderen. Sinds de aanstelling van een nieuwe algemeen directeur houdt het bedrijf zich sterk bezig met de herwaardering, de aanpassing en de standaardisatie van zijn stations. Er werden verschillende projecten voltooid, zoals

Boussu.

Quant à Quiévrain, on a envisagé des initiatives avec le privé et avec la commune sans aboutir à la vente ou la reprise du bâtiment. En 2017, un compromis de vente a été rédigé mais l'acheteur ne s'est plus manifesté. Intéressée, la commune ne disposait pas des crédits pour l'achat ni des subsides pour son développement du bâtiment.

Les autorités communales ont toujours été informées des démarches entreprises.

Nous avons demandé à la SNCB de mettre en vente le site en 2020 via une nouvelle consultation du marché. À défaut, une solution plus radicale sera envisagée.

12.03 **Éric Thiébaud** (PS): Pouvez-vous préciser s'il s'agit d'une mise en vente de la gare ou des terrains annexés car le domaine de la SNCB offre des possibilités de développement immobilier?

12.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Si ma mémoire est bonne, on envisage de vendre en deux lots, quitte à les rassembler dans une offre globale. Il faut vérifier.

12.05 **Éric Thiébaud** (PS): Dans ce type de dossier, la SNCB demande un prix trop élevé pour remettre une ruine aux autorités communales. Il y aurait lieu d'intervenir pour adoucir ses exigences financières.

12.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je suis partisan de vendre à la valeur du marché et non pas à une valeur théorique vu l'abandon du bien.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

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

13.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Deux syndicats ont à nouveau déposé un préavis de grève chez skeyes. Le problème demeure la charge de travail et la manière dont "les heures de prime" sont octroyées aux contrôleurs aériens. Aujourd'hui, nous constatons que l'accord n'est pas respecté

dat van het station Boussu.

Voor het station Quiévrain werden er initiatieven met de privésector en met de gemeente overwogen, maar geen van die initiatieven is uitgemond in de verkoop of overname van het stationsgebouw. In 2017 werd er een voorlopige verkoopovereenkomst opgesteld, maar de koper heeft zich niet meer gemeld. De gemeente was wel geïnteresseerd, maar beschikte noch over de benodigde middelen voor de aankoop, noch over subsidies voor de verdere projectontwikkeling.

De gemeentelijke overheid werd steeds ingelicht over de stappen die er gezet werden.

Wij hebben de NMBS gevraagd om een marktconsultatie te organiseren teneinde de site in 2020 te koop aan te bieden. Lukt dat niet, dan moet er aan een radicalere oplossing worden gedacht.

12.03 **Éric Thiébaud** (PS): Kunt u verduidelijken of enkel het station of ook de aanpalende terreinen zullen worden verkocht, want de eigendommen van de NMBS bieden mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling?

12.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Indien ik het mij goed herinner, is men van plan twee kavels te verkopen, die desgevallend samen te koop kunnen worden aangeboden. Dat moet worden gecheckt.

12.05 **Éric Thiébaud** (PS): In dit soort dossiers vraagt de NMBS een te hoge prijs voor een ruïne die aan de gemeentelijke overheid wordt overgedragen. Men zou hierin moeten tussenkomen om de vraagprijs te drukken.

12.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik ben voor een verkoop tegen de marktwaarde, en dus niet tegen een theoretische waarde enkel en alleen omdat het goed niet meer in gebruik is.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

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

13.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Twee vakbonden hebben opnieuw een stakingsaanzegging ingediend bij skeyes. Het gaat nog altijd over het probleem van de werkdruk en de manier waarop de premie-uren aan de luchtverkeersleiders worden toegekend. Vandaag

unilatéralement.

Est-il exact que la direction avait précédemment promis que les contrôleurs aériens pourraient convertir, sans aucune restriction, les heures de prime en jours de congé et que désormais, la direction veut limiter cette possibilité de conversion à un certain nombre de jours? Est-il vrai que la direction encourage les contrôleurs aériens à se faire payer leurs heures de prime et qu'elle fait pression sur eux à cet égard? Le ministre exhortera-t-il la direction à respecter les accords conclus en matière d'heures de prime?

13.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Skeyes est une entreprise autonome d'intérêt public. Il relève de la responsabilité de l'administrateur délégué de maintenir un climat social serein.

Des mécanismes de concertation sont prévus au sein de l'entreprise. En ma qualité de ministre, il ne m'appartient pas de m'immiscer dans la gestion quotidienne de skeyes.

Le 14 février 2020, la commission paritaire de skeyes a approuvé à la majorité légale des deux tiers un texte relatif à la régularisation des heures de prime actuelles. Cet accord est entièrement conforme au protocole de continuité conclu précédemment. En désaccord avec ces dispositions, la CSC-Transcom a déposé un préavis de grève le 15 février.

Conformément au statut syndical de skeyes, l'administrateur délégué a immédiatement convié les syndicats à une réunion de conciliation qui a eu lieu le 19 février. L'ensemble des parties ont décidé à cette occasion d'attendre les résultats de la consultation et de se réunir à nouveau le 3 avril 2020.

La procédure de conciliation se poursuit. Les discussions n'ont pas échoué et continuent à se dérouler dans un climat constructif.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce n'est pas la première fois qu'un accord intervient au terme d'une discussion ayant impliqué seulement quelques syndicats et non l'ensemble des organisations syndicales. Deux syndicats, parmi lesquels le SLFP, affirment qu'ils ne souscrivent pas à la modification de l'accord actuel sur les heures de prime, qui était commun et est à présent rompu. Le personnel est mécontent étant donné qu'il ne peut désormais plus compenser ses jours de vacances.

merken wij dat het akkoord eenzijdig niet wordt gerespecteerd.

Klopt het dat de directie voorheen had beloofd dat de verkeersleiders de premie-uren onbeperkt mochten omzetten naar vakantiedagen en dat de directie die omzetting nu wil beperken tot een aantal dagen? Klopt het dat de directie de verkeersleiders aanzet tot het laten uitbetalen van hun premie-uren en hen daarbij onder druk zet? Zal de minister de directie aanmanen de gemaakte afspraken met betrekking tot de premie-uren na te komen?

13.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Skeyes is een autonoom bedrijf van openbaar nut. Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de gedelegeerd bestuurder om een sereen sociaal klimaat in stand te houden.

Er bestaan overlegmechanismen binnen het bedrijf. Als minister hoor ik mij niet te mengen in het dagelijks bestuur.

Het paritair comité van skeyes heeft op 14 februari 2020 met de wettelijk vereiste tweederdemeerderheid een tekst goedgekeurd over de regularisatie van de bestaande premie-uren. Dit akkoord is volledig conform het vroeger afgesloten continuïteitsprotocol. ACV-Transcom verklaarde niet akkoord te gaan en diende op 15 februari een stakingsaanzegging in.

In overeenstemming met het syndicaal statuut van skeyes heeft de gedelegeerd bestuurder de vakbonden onmiddellijk uitgenodigd voor een verzoeningsvergadering op 19 februari. Alle partijen hebben er beslist de resultaten van de bevraging af te wachten en opnieuw samen te komen op 3 april 2020.

De verzoeningsprocedure wordt voortgezet. De gesprekken blijven constructief verlopen en zijn niet afgesproken.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is niet de eerste keer dat er na een bespreking met een paar vakbonden, maar niet met alle vakbonden, een akkoord wordt bereikt. Twee vakbonden, ook het VSOA, verklaren zich niet akkoord met de verandering van het bestaande akkoord over de premie-uren, dat gemeenschappelijk was en dat nu wordt verbroken. Er is heel wat misnoegdheid bij het personeel, dat nu zijn vakantiedagen niet kan compenseren.

L'incident est clos.

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): La ligne Bruxelles-Mol est la ligne la moins ponctuelle du pays et cette situation est due en grande partie à l'absence de double voie sur des parties substantielles du trajet. Selon les priorités ferroviaires flamandes 11+2, cette double voie doit être mise en place. L'autorité flamande cofinancerait ces travaux à concurrence de 100 millions d'euros.

Combien coûterait une double voie, tant sur le trajet Mol-Hamont que sur le trajet Mol-Hasselt? Sur combien de kilomètres de ligne de chemins de fer une double voie est-elle nécessaire?

14.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les coûts pour les 13 kilomètres entre Balen-Werkplaatsen et Neerpelt sont estimés à 48,3 millions d'euros. Dans le plan d'investissement 2013-2015, un budget avait été repris pour deux voies d'évitement à hauteur de Zonhoven et de Balen. Il était question d'une seconde voie partiellement non électrifiée. Les coûts ont été estimés à 9,4 millions d'euros. Pour une estimation actualisée, électrification comprise, un certain nombre de paramètres doivent être réexaminés.

14.03 Kris Verduyckt (sp.a): Il va de soi qu'il est indispensable de jauger avec précision la demande, de définir en d'autres termes le coût budgétaire et le nombre de kilomètres.

L'incident est clos.

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

15.01 Kattrin Jadin (MR): L'IC 413 Courtrai-Welkenraedt pourrait être prolongée jusqu'à Eupen, ce qui ne peut manquer d'encourager les Eupenois à prendre le train.

Qu'en est-il de ce projet? Pour quand est-il prévu?

15.02 François Bellot, ministre (*en français*): La relation IC-12 fait l'objet d'études sur l'amplitude de desserte, d'arrêts ou de modification de destination. La SNCB organisera des *roadshows* pour présenter les projets retenus pour 2020-2023: d'éventuelles

Het incident is gesloten.

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)

14.01 Kris Verduyckt (sp.a): De lijn Brussel-Mol is de minst stipte lijn van het land en dat heeft veel te maken met het feit dat er op substantiële delen van het traject geen dubbelspoor ligt. In de 11+2 Vlaamse spoorprioriteiten staat dat dat dubbelspoor er moet komen. De Vlaamse overheid zou voor 100 miljoen euro cofinancieren.

Hoeveel zou een dubbelspoor kosten, zowel op het traject Mol-Hamont als op het traject Mol-Hasselt? Over hoeveel kilometer spoorlijn is een dubbelspoor nodig?

14.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De kosten voor 13 kilometer tussen Balen-Werkplaatsen en Neerpelt worden geraamd op 48,3 miljoen euro. In het investeringsplan 2013-2015 werd een budget opgenomen 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, moet een aantal parameters opnieuw bekeken worden.

14.03 Kris Verduyckt (sp.a): Het is natuurlijk onontbeerlijk om exact te weten wat er gevraagd wordt, met name om hoeveel geld en kilometer het gaat.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De IC 413 Kortrijk-Welkenraedt" (55003522C)

15.01 Kattrin Jadin (MR): Er wordt overwogen om de IC 413 Kortrijk-Welkenraedt door te trekken tot Eupen, wat de Eupenaars er zeker toe zal aanzetten om voor de trein te kiezen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat project? Wanneer zal het zijn beslag krijgen?

15.02 Minister François Bellot (*Frans*): Voor de verbinding IC-12 worden er onderzoeken uitgevoerd in verband met de dienstregeling, de haltes of de wijziging van het eindstation. De NMBS organiseert *roadshows* om de projecten voor 2020-2023 te

modifications de la relation IC-12 y seront communiquées.

Le train P 8452 Liège–Verviers a été prolongé jusqu'à Eupen et semble mieux adapté aux besoins, notamment scolaires.

15.03 Kattrin Jadin (MR): J'encourage la SNCB à poursuivre ses efforts pour une ligne régulière avec des départs d'Eupen toutes les demi-heures.

L'incident est clos.

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

16.01 Malik Ben Achour (PS): De nombreux citoyens du Nord de l'arrondissement de Verviers se plaignent des nuisances sonores du trafic aérien. La zone des trois frontières est particulièrement concernée, qui se situe dans le voisinage immédiat de deux aéroports régionaux concurrents. L'aéroport Maastricht-Aachen connaît une augmentation importante de son activité, avec 45 000 voyageurs comptabilisés, soit 75 % de plus qu'en 2017 et l'on évoque un doublement du trafic d'ici 2026.

Belgocontrol dispose-t-elle de données sur 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 sur le développement de cet aéroport et les conséquences sur cet arrondissement ou d'autres régions de Belgique? Sinon, avez-vous l'intention d'en avoir?

16.02 François Bellot, ministre (en français): J'ai demandé à skeyes d'effectuer une analyse des traces radar pour les vols de et vers Maastricht-Aachen Airport et Liege Airport pour une semaine de trafic en 2017 et 2019 au-dessus de la zone des Trois-Frontières. Un examen sur une période plus étendue sera cependant nécessaire pour tirer des conclusions pertinentes.

Les vols commerciaux de ces deux aéroports connaissent une augmentation ces dernières années. Maastricht-Aachen Airport est ouvert de 6 h à 23 h, avec une extension possible jusqu'à minuit, tandis que Liège Airport connaît son pic pendant la nuit.

Je demanderai à la DGTA de se pencher sur l'essor récent de l'aéroport de Maastricht-Aachen. Je n'ai

présenter: eventuele wijzigingen betreffende de verbinding IC-12 zullen op dat moment worden meegedeeld.

De P-trein 8452 Luik-Verviers werd doorgetrokken tot Eupen en lijkt nu beter afgestemd te zijn op de behoeften, met name van scholieren.

15.03 Kattrin Jadin (MR): Ik roep de NMBS ertoe op om zich te blijven inzetten voor een regelmatige lijn met vertrek in Eupen om het half uur.

Het incident is gesloten.

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

16.01 Malik Ben Achour (PS): Tal van burgers uit het noorden van het arrondissement Verviers klagen over geluidsoverlast wegens het luchtverkeer. Vooral het gebied rond het drielandenpunt heeft hiermee af te rekenen wegens de nabijheid van twee concurrerende regionale luchthavens. Maastricht-Aachen Airport kende in het vierde kwartaal van 2018 een grote toename in activiteit met 45.000 reizigers, wat 75 % meer is dan in 2017. Tegen 2026 zou het luchtverkeer er zelfs verdubbelen.

Heeft Belgocontrol gegevens over het luchtverkeer in het noorden van het arrondissement Verviers dat afkomstig is van Maastricht-Aachen Airport? Hebt u contact gehad met uw Nederlandse ambtsgenoot over de ontwikkeling van deze luchthaven en de gevolgen ervan voor dit arrondissement en andere streken in België? Zo niet, bent u van plan dit bij hem aan te kaarten?

16.02 Minister François Bellot (Frans): Ik heb skeyes gevraagd een analyse uit te voeren van de radartracés van vluchten van en naar Maastricht Aachen Airport en Liege Airport boven het gebied rond het drielandenpunt, en dat voor een week in 2017 en 2019. Er zal evenwel een onderzoek over een langere periode nodig zijn om tot relevante conclusies te kunnen komen.

Het aantal commerciële vluchten op die twee luchthavens is de jongste jaren toegenomen. Maastricht Aachen Airport is open van 6 uur tot 23 uur, met een mogelijke uitbreiding tot middernacht, terwijl Liege Airport 's nachts een piek van het luchtverkeer kent.

Ik zal het DGLV vragen zich over de recente hoge vlucht van Maastricht Aachen Airport te buigen. Ik

pas de contacts avec mon homologue néerlandaise sur ce dossier. En fonction des résultats de l'analyse de skeyes, je l'interrogerai pour connaître les plans de développement de cet aéroport.

16.03 Malik Ben Achour (PS): Je ne manquerai pas de revenir vers vous en temps utile.

L'incident est clos.

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

17.01 Kattrin Jadin (MR): En gare d'Eupen, la construction d'un nouveau quai, entamée en 2018, est à l'arrêt.

Pourquoi? Quel est le calendrier prévu? Quel est le volume d'investissement?

17.02 François Bellot, ministre (en français): L'objectif est d'accroître le confort de la clientèle par l'aménagement des quais et des couloirs sous voies. L'obtention d'un permis est nécessaire, pour lequel des discussions constructives sont menées avec la commune. Si le permis est délivré rapidement, les travaux pourraient être programmés en 2021.

Le budget nécessaire est d'ores et déjà prévu.

17.03 Kattrin Jadin (MR): Les discussions avec la commune ont été très constructives. Tout investissement dans notre gare est une bonne chose.

L'incident est clos.

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): Actuellement, les conducteurs de véhicules prioritaires ne sont pas obligés de suivre une formation théorique et pratique particulière. Ce type de formation est souvent organisé par l'employeur. La ministre flamande de la Mobilité a déjà suggéré qu'un permis de conduire spécial, associé à une formation adaptée, pourrait être une option intéressante. Elle a proposé d'organiser une concertation à ce sujet avec le niveau fédéral.

Le ministre connaît-il le pourcentage de conducteurs de véhicules prioritaires qui ont à ce

heb geen contact met mijn Nederlandse ambtgenoot over dit dossier. Afhankelijk van de resultaten van de analyse van skeyes zal ik haar vragen stellen over de plannen voor de ontwikkeling van die luchthaven.

16.03 Malik Ben Achour (PS): Ik zal u hierover te gelegener tijd opnieuw aanspreken.

Het incident is gesloten.

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

17.01 Kattrin Jadin (MR): In Eupen ligt de bouw van een nieuw perron, waarmee in 2018 begonnen werd, stil.

Waarom? Wat is het voorziene tijdpad? Wat is het investeringsvolume?

17.02 Minister François Bellot (Frans): We streven naar meer comfort voor de reizigers door perrons en onderdoorgangen aan te leggen. Voor die werken is er een vergunning nodig, en daarover lopen er constructieve gesprekken met de gemeente. Als de vergunning snel afgeleverd wordt, kunnen de werken in 2021 plaatsvinden.

Het nodige budget is al beschikbaar.

17.03 Kattrin Jadin (MR): De gesprekken met de gemeente zijn erg constructief verlopen. Elke investering in ons station is een goede zaak.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Momenteel is een specifieke theoretische en praktische opleiding niet verplicht voor bestuurders van prioritaire voertuigen. Dikwijls organiseert de werkgever zelf een specifieke opleiding. De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft al gesuggereerd dat een specifiek rijbewijs een interessante optie zou kunnen zijn, in combinatie met een aangepaste opleiding. Ze stelde voor om daarover te overleggen met het federale niveau.

Weet de minister hoeveel procent van de bestuurders van prioritaire voertuigen op dit

jour suivi une formation spécifique? Que pense-t-il d'une formation théorique et pratique obligatoire et d'un permis de conduire spécifique? A-t-il déjà eu des contacts à ce sujet avec les ministres régionaux compétents? Comment le problème est-il réglé dans d'autres pays?

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): J'ignore le pourcentage de conducteurs de véhicules prioritaires qui ont suivi une formation spécifique. C'est le type de véhicule concerné qui va en grande partie déterminer ce qui constituera une conduite appropriée; mieux vaut dès lors que le service ou l'autorité concernés organisent eux-mêmes une formation. Rien ne me permet de penser que cela ne se déroule pas correctement et régulièrement à l'heure actuelle. Je n'ai pas connaissance d'un problème structurel de sécurité routière concernant ces véhicules. Les dispositions de la directive européenne applicable ne portent pas sur les véhicules prioritaires. Un permis de conduire spécifique requerrait un cadre réglementaire spécifique, qui n'existe de toute manière pas ailleurs. Je n'ai encore eu aucun contact à ce sujet avec la ministre flamande de la Mobilité.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Les chiffres fournis lors d'un débat au Parlement flamand portant sur le même sujet doivent tout de même nous inciter à nous intéresser à cette question. De plus, l'union des ambulanciers flamands suggère elle-même de prévoir une formation spécifique.

L'incident est clos.

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): La SNCB a décidé unilatéralement de sous-traiter la surveillance du site du TGV à Forest à l'entreprise privée Seris. Les agents de gardiennage de Seris n'ont ni la même formation ni les mêmes compétences que les agents de Securail. Une réunion de conciliation entre la CGSP Cheminots et la SNCB n'a abouti à aucun résultat étant donné que les agents de Seris étaient déjà en poste sur le terrain. Il avait pourtant été convenu qu'ils ne prendraient leurs fonctions qu'en mars. Mener un débat serein devenait dès lors impossible.

Il me revient qu'un agent de Seris aurait déjà provoqué un incident de sécurité dans une cabine de signalisation. Le ministre peut-il nous en dire davantage à ce propos?

moment effectif une opleiding gevolgd heeft? Wat vindt hij van een verplichte theoretische en praktische opleiding, en van een specifiek rijbewijs? Heeft hij hierover al contact gehad met de bevoegde gewestministers? Hoe regelt men dit elders?

18.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ik heb geen zicht op het percentage van de bestuurders van prioritaire voertuigen die daartoe een opleiding hebben gevolgd. Een correcte besturing van een dergelijk voertuig staat in nauw verband met de aard ervan. De opleiding kan daarom best worden georganiseerd door de betrokken dienst of overheid. Ik heb geen aanwijzing dat dit nu niet correct en regelmatig gebeurt. Ik heb geen weet van een algemeen probleem inzake verkeersveiligheid met dergelijke voertuigen. De regels in de relevante Europese richtlijn slaan niet op prioritair rijden. Een specifiek rijbewijs vereist een algemeen regelgevingkader. Elders gebeurt dat alleszins niet en ik heb over deze zaak nog geen contact gehad met de Vlaamse minister van Mobiliteit.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Cijfers in een debat ter zake in het Vlaams Parlement geven toch het signaal dat deze kwestie onze aandacht verdient. Bovendien suggereert de Ambulanciersunie zelf een specifieke opleiding.

Het incident is gesloten.

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

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De NMBS heeft eenzijdig beslist om de bewaking van de TGV-site in Vorst uit te besteden aan de privéfirma Seris. De Serisbewakers beschikken niet over dezelfde opleiding en bevoegdheden als Securailagenten. Een verzoeningsvergadering tussen ACOD Spoor en de NMBS draaide op niets uit, omdat de Serisbewakers al actief waren op het terrein. Nochtans was afgesproken dat zij hun taak pas in maart zouden opnemen. Daardoor was een sereen debat onmogelijk.

Naar verluidt zou een Serisbewaker ook al een veiligheidsincident hebben veroorzaakt in een signalisatiecabine. Kan dit minister daar meer informatie over geven?

Les agents de Seris ont-ils reçu une formation spécifique pour effectuer cette mission de gardiennage? Sont-ils habilités, comme les agents de Securail, à arrêter des personnes ayant fait intrusion sur les voies? Si tel n'est pas le cas, cet état de choses ne constitue-t-il pas une menace pour la sécurité du site TGV? Quelles sont précisément les tâches des agents de Seris? Est-il exact que la SNCB et Infrabel ont signé une convention autorisant des entreprises privées à effectuer ces tâches?

19.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Aucun incident n'a été provoqué par un agent de gardiennage et aucune erreur de procédure ni de communication n'a été commise.

Après une formation théorique, les sept agents Seris ont été introduits sur leur futur lieu de travail entre le 17 et le 29 février par le formateur et la reprise complète des activités a donc pu intervenir le 1^{er} mars. Le programme de formation de ces agents incluait des éléments ayant trait à la connaissance du site de l'atelier TGV, aux risques généraux du rail et aux instructions spécifiques concernant leurs missions.

En vertu de la loi du 2 octobre 2017, les agents de gardiennage sont habilités à intercepter une personne en flagrant délit et à l'arrêter. Ils ne doivent, par conséquent, pas être dotés des compétences additionnelles attribuées aux agents Securail. Les agents installés dans la loge du concierge située à l'entrée du site exercent une mission de simple surveillance. Ils contrôlent les personnes qui souhaitent pénétrer sur le site. Les rondes de surveillance sur le site ne font pas partie de leurs missions.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Securail conserve donc certaines tâches?

19.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Plusieurs tâches restent effectivement du ressort du personnel de Securail. Si les agents de gardiennage privés sont confrontés à un problème, ils peuvent faire appel à Securail.

19.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB et Infrabel se sont-elles accordées sur le recours à des sociétés privées de gardiennage?

19.06 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas encore en mesure de répondre à cette question.

Hebben de Serisagenten een specifieke opleiding gekregen om deze bewakingsopdracht uit te voeren? Beschikken zij net als Securailagenten over de bevoegdheid om een indringer vast te houden? Als dat niet zo is, is dat dan geen bedreiging voor de veiligheid van de TGV-site? Wat zijn de taken van de Serisagenten precies? Klopt het dat de NMBS en Infrabel een conventie hebben ondertekend waarin wordt toegestaan dat deze taken door privébedrijven worden uitgevoerd?

19.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er is geen incident veroorzaakt door een bewakingsagent, er is geen enkele procedurefout geweest en evenmin een gebrek aan communicatie.

De zeven Serisagenten kregen een theoretische opleiding waarna zij onder toezicht van de opleider van 17 tot 29 februari geïntroduceerd werden op hun toekomstige werkplaats, zodat de volledige overname van de activiteiten op 1 maart kon plaatsvinden. Kennis van de site van de TGV-werkplaats, de algemene risico's van het spoorwezen en specifieke instructies over hun taken maakten deel uit van het opleidingsprogramma.

De wet van 2 oktober 2017 geeft bewakingsagenten de bevoegdheid om iemand op heterdaad te betrappen en vast te houden. Het is dus niet nodig om over de bijkomende Securailbevoegdheden te beschikken. De taak van de agenten in de portiersloge aan de ingang van de site is een zuivere bewakingsopdracht. Zij controleren de personen die de site willen betreden. Bewakingsrondes op de site behoren niet tot hun takenpakket.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een aantal taken blijft dus bij Securail?

19.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er blijven mensen van Securail voor een aantal taken. Als de private bewakers een probleem hebben, kunnen ze Securail bellen.

19.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Is er een akkoord tussen de NMBS en Infrabel over de inschakeling van privébewakingsfirma's?

19.06 Minister François Bellot (*Nederlands*): Daar kan ik nu geen antwoord op geven.

19.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le personnel de Securail est inquiet. Il s'agit de statutaires spécifiquement formés à prendre les décisions qui s'imposent en matière de sécurité. Dans une société privée de gardiennage, la rotation du personnel est nettement plus importante, et ces nouveaux travailleurs doivent chaque fois être formés. La privatisation de ce service n'est pas de nature à favoriser la sécurité.

L'incident est clos.

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

20.01 Tim Vandenput (Open Vld): Un accord social a été conclu en septembre 2019 entre la direction de skeyes et les contrôleurs aériens concernant le mécanisme de planification des horaires et l'application de la réglementation européenne en matière de temps de repos minimums. Or il semble que cette réglementation ne soit pas appliquée. Les temps de travail ne sont pas respectés et aucune durée de travail minimum et maximum n'a été fixée. En tant que direction, je ne voudrais pas devoir assumer des accidents résultant d'un manque de sommeil du personnel. La sécurité doit être la priorité absolue.

La réglementation européenne est-elle respectée? Combien d'infractions ont été constatées? Le respect du règlement de travail a-t-il fait l'objet d'une évaluation au cours des cinq dernières années?

20.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le nouveau mécanisme de planification est opérationnel depuis le 1^{er} février 2020. Les règles européennes en matière de temps de repos doivent être scrupuleusement appliquées et leur respect sera contrôlé par l'autorité nationale de surveillance (BSA-ANS).

Sur la base des premiers résultats, il semble que le système fonctionne bien. Il n'en est toutefois qu'à ses débuts. Une première évaluation interviendra au début du mois d'avril.

20.03 Tim Vandenput (Open Vld): Cette réponse me satisfait pleinement. Les contrôleurs aériens ne sont pas exonérés du respect des temps de repos. J'espère que la direction veillera à leur respect.

L'incident est clos.

21 Question de Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "La centralisation de la Police des

19.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het personeel van Securail maakt zich zorgen. Zij zijn statutair aangesteld en zeer goed opgeleid om veiligheidsbeslissingen te nemen. Bij een privébewakingsbedrijf is er een veel groter personeelsverloop. Mensen moeten steeds opnieuw worden opgeleid. Het privatiseren van deze dienst komt de veiligheid niet ten goede.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Tim Vandenput aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gebrek aan "fatigue management" bij skeyes" (55003544C)

20.01 Tim Vandenput (Open Vld): In september 2019 werd een sociaal akkoord gesloten tussen het management van skeyes en de luchtverkeersleiders over het planningsmechanisme van de uurroosters en over de implementatie van de Europese regelgeving rond minimale rusttijden. Die implementatie zou blijkbaar niet worden nageleefd. De arbeidstijden zouden niet gerespecteerd worden en er is geen sprake van minimum en maximum werktijden. Ik zou het als management niet op mijn geweten willen hebben dat er door onvoldoende rust ongelukken zouden gebeuren. De veiligheid moet primeren.

Wordt de Europese regelgeving nageleefd? Hoeveel overtredingen werden er geconstateerd? Werd het respecteren van het arbeidsreglement in de laatste vijf jaar geëvalueerd?

20.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het nieuwe planningsmechanisme is op 1 februari 2020 in werking getreden. De Europese regels inzake de rusttijden moeten strikt worden toegepast en zullen door de nationale toezichthoudende autoriteit BSA opgevolgd worden.

Uit de eerste resultaten lijkt het systeem goed te werken. Het is echter pas opgestart. Het is de bedoeling om begin april een eerste evaluatie te maken.

20.03 Tim Vandenput (Open Vld): Ik ben tevreden over dit antwoord. Ook luchtverkeersleiders moeten zich aan rusttijden houden. Ik hoop dat het management erop zal toezien dat ze toegepast worden.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Kris Verduyck aan François Bellot (Mobiliteit) over "De centralisatie van de

chemins de fer à la suite de cas graves d'agression" (55003590C)

21.01 Kris Verduyckt (sp.a): Récemment, des agressions violentes ont été commises dans des trains à Louvain et Beringen, deux régions où, comme par hasard, la Police des chemins de fer et Securail souffrent d'un manque d'effectifs, selon les organisations syndicales. Celles-ci demandent des renforts de personnel pour Securail et des moyens de défense plus efficaces qu'une paire de menottes et du spray au poivre. Le ministre soutient-il cette demande?

La centralisation de la Police des chemins de fer a pour effet que certaines gares sont sans surveillance, ce qui – aux dires du ministre de l'époque, M. Jambon – constitue une tâche de la police locale, mais comment assumer celle-ci sans moyens supplémentaires?

Comment le ministre entend-il traiter les problèmes liés aux titres de transport et à une certaine impunité, qui sont souvent à l'origine des agressions?

21.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le cadre des différents districts et brigades de Securail est défini sur la base des types de gares et de leur répartition géographique. Le personnel est déployé sur la base des besoins en termes de sécurité. L'affectation à un siège de travail spécifique est d'ordre purement administratif.

Des recrutements supplémentaires ne sont pas d'actualité. La SNCB souligne également la responsabilité des services de police, telle que définie dans la circulaire de 2002 du ministre Duquesne. Les moyens de défense actuels suffisent pour réagir de manière proportionnée. L'intervention de la police est toujours nécessaire en cas d'agression grave.

La réorganisation du service de police fait partie des attributions du ministre de l'Intérieur, mais, dès lors que l'actuelle mise en œuvre partielle entraîne une répartition imprécise des rôles, la SNCB insiste pour que les clarifications requises soient apportées.

Les agents Securail peuvent infliger des amendes administratives pour des infractions telles que l'absence de titre de transport valable. Cette mesure est destinée à réduire l'impunité.

21.03 Kris Verduyckt (sp.a): Le système est évidemment fondamentalement inéquitable. Comme le Limbourg est moins bien loti en transports publics et qu'il a, par conséquent, une

Spoorwegpolitie naar aanleiding van gevallen van zware agressie" (55003590C)

21.01 Kris Verduyckt (sp.a): Recent waren er gevallen van zware agressie op de trein in Leuven en Beringen, niet toevallig twee regio's waar er volgens de vakbonden een onderbezetting is van de Spoorwegpolitie en Securail. De vakbonden vragen meer personeelsleden voor Securail en betere verweermiddelen dan alleen peperspray en handboeien. Steunt de minister deze vragen?

Door de centralisering van de Spoorwegpolitie zitten we met onbewaakte stations, waarover minister Jambon destijds zei dat het een taak wordt voor de lokale politie. Hoe moeten zij dat doen zonder bijkomende middelen?

Hoe wil de minister de problemen met de vervoersbewijzen en de straffeloosheid aanpakken, vaak de oorzaak van agressie?

21.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het kader van de verschillende Securaildistricten en -brigades wordt bepaald op basis van de soorten stations en de geografische spreiding. Het personeel wordt ingezet op basis van de veiligheidsnoden. De toewijzing aan één werkzetel is puur administratief.

Bijkomende aanwervingen zijn niet aan de orde. De NMBS wijst ook op de verantwoordelijkheid van de politiediensten, zoals bepaald in de rondzendbrief van minister Duquesne van 2002. De huidige verweermiddelen volstaan om proportioneel te reageren. Bij zware agressie is steeds de tussenkomst van de politie noodzakelijk.

De reorganisatie van de politiedienst is een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken, maar de NMBS dringt aan op duidelijkheid omdat de huidige gedeeltelijke implementatie tot een onduidelijke rolverdeling leidt.

Securailagenten kunnen administratieve geldboetes uitschrijven voor inbreuken zoals reizen zonder geldig vervoersbewijs. Dat moet de straffeloosheid verminderen.

21.03 Kris Verduyckt (sp.a): Het systeem is natuurlijk fundamenteel oneerlijk. Limburg heeft minder openbaar vervoer en daardoor minder Spoorwegpolitie, met als gevolg dat de veiligheid

Police des chemins de fer moins nombreuse, la sécurité s'en ressent en partie. Les accompagnateurs de train parlent de sentiment d'insécurité. J'interrogerai également le ministre de l'Intérieur sur le même sujet.

L'incident est clos.

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): En 2005 est entré en vigueur le règlement européen relatif aux droits des passagers, lequel doit protéger ceux-ci en cas de refus d'embarquement ou de retard ou d'annulation d'un vol. Ce règlement est en cours d'actualisation, ce qui est certainement positif, si ce n'est que la durée du retard donnant lieu à une compensation financière sera relevée de 3 à 5 heures pour les vols de courte distance et de 4 à 12 heures pour les longs-courriers.

Le ministre a-t-il déjà pris connaissance de ces projets? Quelle position la Belgique défend-elle à cet égard? N'est-ce pas donner aux compagnies aériennes le signal qu'elles peuvent relativiser l'importance de la ponctualité? De plus, le ministre ne trouve-t-il pas que l'on ne peut pas détricoter les droits des passagers aériens?

22.02 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): La Croatie, qui préside le Conseil de l'Union européenne, prend l'initiative de saper les droits des passagers aériens européens en lançant une proposition de modification du règlement CE 261. Le gouvernement croate fait du lobby en faveur du secteur aérien.

Tant que le règlement CE 261/2004 est en vigueur, les compagnies aériennes européennes doivent verser une indemnité aux passagers dès lors que leur vol a plus de trois heures de retard, pour un vol de courte distance. Dans la proposition qui est sur la table des négociations de l'Union européenne, les retards doivent être plus longs pour qu'il soit question d'une compensation.

Quelle est la position du gouvernement belge? Allez-vous demander au gouvernement croate de cesser son lobby en faveur du secteur aérien?

voor een stuk in het gedrang komt. Treinbegeleiders geven aan dat ze zich onveilig voelen. Ik zal ook de minister van Binnenlandse Zaken hierover een vraag stellen.

Het incident is gesloten.

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)**

22.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Sinds 2005 is de Europese verordening inzake passagiersrechten van kracht, die passagiers moet beschermen in geval van instapweigering of een vertraagde of geannuleerde vlucht. Een actualisering van die verordening wordt bekeken, wat zeker goed is, ware het niet dat de duur van de vertraging waarna men recht heeft op een financiële compensatie wordt opgetrokken: 3 uur wordt 5 uur voor kortere vluchten, 4 uur wordt 12 uur voor langere vluchten.

Heeft de minister al kennisgenomen van deze plannen? Welk standpunt huldigt België? Is dit geen signaal aan de luchtvaartmaatschappijen om stiptheid minder belangrijk te vinden? Vindt de minister ook niet dat de rechten van vliegtuigpassagiers niet mogen worden teruggeschroefd?

22.02 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Kroatië, dat momenteel het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie bekleedt, heeft een wijziging van de verordening (EG) nr. 261/2004 voorgesteld die inhoudt dat de rechten van de Europese vliegtuigpassagiers uitgehold worden. De Kroatische regering lobbyt voor de luchtvaartsector.

Zolang de verordening (EG) nr. 261/2004 van kracht is zijn de Europese luchtvaartmaatschappijen verplicht een compensatie aan de passagiers te betalen wanneer hun kortereafstandsvlucht meer dan drie uur vertraging heeft. Het voorstel dat op de Europese onderhandelings tafel ligt strekt ertoe de duur van de vertraging die recht geeft op een compensatie langer te maken.

Wat is het standpunt van de Belgische regering? Zult u de Kroatische regering vragen haar lobbywerk ten behoeve van de luchtvaartsector stop

te zetten?

22.03 François Bellot, ministre (*en français*): Aujourd'hui, se trouve à nouveau sur la table une révision du règlement 261/2004 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, abrogeant le règlement 295/91.

La révision a été relancée en 2019 par la présidence finlandaise, après que la Commission européenne a pris connaissance d'une étude sur les droits des passagers dans l'Union. La présidence croate a soumis une proposition de compromis au Conseil le 12 février dernier.

(*En néerlandais*) Ces propositions de compromis au Groupe de travail "Aviation" sont actuellement encore à l'étude dans la plupart des États membres, dont la Belgique. La présidence croate souhaite dégager une orientation générale au Conseil Transports de juin.

(*En français*) C'est surtout le ministre de la Mobilité qui suit ce dossier.

S'agissant d'un projet de règlement européen, la Belgique n'est pas le seul maître du jeu.

(*En néerlandais*) J'ai prié mes services de défendre fermement notre point de vue.

22.04 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Il est vrai que la Belgique n'est pas le seul acteur à l'échelon de l'UE. Le point de vue que défendra notre pays à ce niveau ne ressort cependant pas de votre réponse. C'est pourtant simple: la Belgique acceptera-t-elle cette réglementation et autorisera-t-elle de la sorte les compagnies aériennes à relâcher leurs efforts en matière de ponctualité?

22.05 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): J'aurais voulu connaître la position de la Belgique.

L'incident est clos.

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): Dans le passé, il est arrivé à plusieurs reprises que la présence d'amiante soit constatée dans le matériel

22.03 Minister François Bellot (*Frans*): Momenteel lopen er opnieuw besprekingen over een herziening van de Europese verordening 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van de verordening 295/91.

De herziening werd in 2019 door het Finse voorzitterschap weer op de agenda gezet, nadat de Europese Commissie kennis had genomen van een onderzoek over de rechten van vliegtuigpassagiers in de Europese Unie. Het Kroatische voorzitterschap heeft op 12 februari laatstleden een voorstel van compromis aan de Europese Raad voorgelegd.

(*Nederlands*) Die compromisvoorstellen aan de Raadswerkgroep Luchtvaart worden op dit moment nog onderzocht in de meeste lidstaten, waaronder België. Het Kroatische voorzitterschap wil een algemene oriëntatie bereiken op de Raad Vervoer van juni.

(*Frans*) Dit dossier wordt hoofdzakelijk door de minister van Mobiliteit opgevolgd.

Aangezien het over een ontwerp van Europese verordening gaat, is België ter zake niet de enige spelverdeler.

(*Nederlands*) Ik heb mijn diensten gevraagd om ons standpunt nadrukkelijk te verdedigen.

22.04 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Op EU-niveau is België inderdaad niet de enige speler. Uit het antwoord heb ik echter niet kunnen opmaken wat ons standpunt daar zal zijn. Nochtans is het eenvoudig: zal België deze regeling aanvaarden en zo toelaten dat vliegtuigmaatschappijen minder stiptheid moeten betrachten?

22.05 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Ik had graag geweten welk standpunt België inneemt.

Het incident is gesloten.

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

23.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): In het verleden werd meermaals de aanwezigheid van asbest vastgesteld in de treinstellen van de NMBS.

roulant de la SNCB.

Combien de rames détenues par la SNCB contiennent de l'amiante? Quand la SNCB a-t-elle lancé la vente de matériel roulant? Pourquoi cette vente? Combien de rames ont déjà été vendues, à qui et à quel prix? La SNCB a-t-elle déjà vendu des rames dans lesquelles la présence d'amiante avait été constatée? A-t-on convenu, le cas échéant, de dispositions contractuelles en matière de désamiantage?

23.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les ventes de la SNCB concernent du matériel hors service, arrivé en fin de vie ou accidenté. Les ventes d'automotrices doubles ont commencé en 2015.

La SNCB entretient des relations contractuelles avec la société Ecore Belgium à Aubange. Une centaine de rames ont été vendues. Le prix varie en fonction du prix de la ferraille au moment de la vente. Tout le matériel roulant qui a été vendu contenait de l'amiante.

En ce qui concerne les trains que possède la SNCB, la présence d'amiante a été constatée sur 100 automotrices doubles, 550 voitures M4, 130 voitures M5, 40 voitures I6, 95 locomotives HLE21 et HLE27, 20 locomotives HLD55, 78 locomotives HLD62, 139 automotrices Break et les parties non motorisées des AM75.

Lorsque des rames contenant de l'amiante sont vendues, un contrat est signé entre la SNCB, l'acheteur et la firme chargée de l'enlèvement de l'amiante. Cette dernière procède au désamiantage, l'acheteur acquitte la facture et l'amiante doit être évacuée dans les six mois de la signature du contrat.

23.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Apparemment, de nombreuses rames et motrices contiennent encore de l'amiante. Je vais étudier les chiffres.

L'incident est clos.

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): Ce qui frappe le plus dans la nouvelle enquête nationale d'INSécurité routière 2020 de l'institut Vias, ce sont principalement les résultats concernant les comportements à risque avoués, qui ont encore

Hoeveel treinstellen met asbest zijn in het bezit van de NMBS? Wanneer is de NMBS met de verkoop van rollend materieel gestart? Waarom worden ze verkocht? Hoeveel treinstellen werden er al verkocht, aan wie, en voor welke prijs? Heeft de NMBS al treinstellen verkocht waarin de aanwezigheid van asbest werd vastgesteld? Werden er in dat geval contractuele afspraken over de verwijdering ervan gemaakt?

23.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): 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 Belgium in Aubange. Ongeveer honderd motorstellen werden verkocht. De prijs fluctueert volgens de geldende kostprijs voor schroot. Alle verkochte treinstellen hebben asbest 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 HLD55, 78 locomotieven HLD62, 139 motorstellen Break en de niet-gemotoriseerde M75.

Wanneer er treinstellen met asbest verkocht worden, wordt er een contract gesloten tussen de NMBS, de koper en de asbestverwijderingsfirma. Die firma zorgt voor de asbestverwijdering, de koper betaalt voor de verwijdering en het asbest moet binnen de zes maanden na de ondertekening van het contract verwijderd worden.

23.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Blijkbaar zijn er nog veel treinstellen en motorstellen waarin asbest aanwezig is. Ik zal de cijfers bestuderen.

Het incident is gesloten.

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

24.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): In de nieuwe Nationale VerkeersONveiligheidsenquête 2020 van Vias institute zijn vooral de resultaten voor het zelf gerapporteerde risicogedrag, dat nog gestegen is ten opzichte van de vorige enquête, en het

augmenté par rapport à l'enquête précédente, et l'adhésion à des mesures de circulation routière supplémentaires.

Au vu des résultats, quels arguments le ministre peut-il encore avancer pour s'opposer à l'introduction du permis à points? La base de données Mercurius constitue également un moyen de lutter efficacement contre la récidive. Grâce à cette base de données, les policiers pourront vérifier en temps réel, lors de contrôles routiers, si un conducteur est sous le coup d'un retrait de permis, ce qui permet d'accroître la probabilité d'appréhender les récidivistes. Qu'en est-il de la base de données Mercurius? Quelles sont les autres mesures ou conclusions du ministre à la suite des résultats de l'enquête?

24.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les résultats de l'enquête révèlent que de nombreux Belges persistent à commettre des infractions de roulage et sont peu cohérents: ils admettent être eux-mêmes en tort et souhaitent simultanément voir les contrôles renforcés.

La lutte contre la récidive demeure l'une de mes priorités. L'étude approfondie menée sur le permis de conduire à points indique que ses effets tendent à s'estomper au fil du temps, et qu'il requiert en outre un important travail de suivi. Son coût n'est en outre pas à sous-estimer.

Nous continuons toutefois à miser sur la lutte contre la récidive, notamment par le biais d'une approche plus sévère.

Mon administration est en contact étroit avec le SPF Justice, qui travaille depuis des années à l'optimisation de la banque de données MaCH, qui centralise toutes les infractions pénales. J'ai l'intention, en collaboration avec le ministre de la Justice, de sortir les conducteurs réfractaires de l'anonymat à l'aide de MaCH, et d'infliger des sanctions plus lourdes ou alternatives afin de lutter contre ces comportements. Je songe en l'occurrence à des sanctions incrémentales ou financières et éducatives ou à une interdiction de conduire, les récidives multiples pouvant également être sanctionnées d'une suspension de permis.

La banque-carrefour des permis de conduire est opérationnelle depuis 2017. Les communes peuvent désormais consulter les données relatives aux retraits de permis. Le fait que la police ne puisse pas encore consulter la banque de données sur le terrain constitue un problème. Pour un état actuel de la situation s'agissant de la mise en œuvre opérationnelle, je renvoie au ministre de

draagvlak voor bijkomende verkeersmaatregelen opvallend.

Gelet op de resultaten, met welke argumenten verzet de minister 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 realtime kunnen checken of voor een bestuurder al dan niet een rijverbod geldt. Dat verhoogt de pakkans. Wat is de stand van zaken van de Mercuriusdatabank? Welke andere maatregelen of conclusies verbindt de minister aan de resultaten van de enquête?

24.02 Minister François Bellot (Nederlands): Uit de resultaten blijkt dat veel Belgen hardleers zijn in het plegen van verkeersmisdrijven en weinig consequent zijn. Men geeft toe dat men zelf in de fout gaat en men wil ook meer handhaving.

De strijd tegen recidive blijft een van mijn prioriteiten. De grondige studie van het rijbewijs met punten wees uit dat het effect na enige tijd afvlakt en dat een voldoende hoog niveau van handhaving vereist is. Het kostenplaatje valt bovendien niet te onderschatten.

Toch blijven wij inzetten op het bestrijden van recidive, onder meer door een hardere aanpak.

Mijn administratie staat in nauw contact met de FOD Justitie, waar men sinds jaren hard werkt 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 MaCH 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.

De kruispuntbank van de rijbewijzen is operationeel sinds 2017. De gemeenten kunnen vandaag de gegevens over rijverboden raadplegen. Een probleem is dat de politie de databank nog niet kan consulteren op het terrein. Voor een stand van zaken inzake de operationalisering verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

l'Intérieur.

(*En français*) En Belgique, on retire six fois plus de permis qu'en France où on applique le système à points, du fait que la première infraction grave peut suffire.

Vu les nouveaux phénomènes générant des dangers sur la route, comme le téléphone mobile ou l'abus de drogues au volant, il faut refaire des États généraux de la sécurité routière. La loi est assez sévère mais il faut des moyens technologiques pour prévenir ou détecter les infractions.

24.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): L'utilisation du GSM au volant est l'une de ces modes qui se répandent à la vitesse de l'éclair. Le ministre partage mes inquiétudes.

Nous ne sommes cependant pas sur la même longueur d'onde en ce qui concerne le permis à points. En matière de sécurité routière, tant les Pays-Bas que la France font mieux que la Belgique, grâce à la combinaison de deux éléments: une répression nettement plus forte que chez nous et le permis à points.

J'attends avec impatience les nouveaux États généraux de la sécurité routière qui seront convoqués par le ministre.

L'incident est clos.

25 Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La livraison des wagons M7 après la reprise de Bombardier" (55003618C)

25.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): La SNCB a commandé 445 wagons M7-Bombardier pour 1,3 milliard d'euros qui devaient être livrés entre 2018 et 2021. Une option a été signée pour 917 rames supplémentaires. La première livraison de 2018 n'a pas été effectuée à temps. Après l'échec de la fusion avec Siemens, le fabricant de trains français Alstom souhaite reprendre les activités ferroviaires de Bombardier. Ce dernier a une implantation à Bruges de 450 travailleurs et Alstom emploie 1 050 personnes dans deux centres d'excellence à Charleroi.

Au vu du changement rapide des conditions chez Bombardier, sa reprise par Alstom ralentira-t-elle encore la livraison des M7? La SNCB a-t-elle été informée de cette reprise et de ses implications?

(*Frans*) In België worden er zes maal meer rijbewijzen ingetrokken dan in Frankrijk, waar er een puntensysteem toegepast wordt. Dat komt doordat in ons land een eerste zware inbreuk reeds voldoende aanleiding geeft tot de intrekking van het rijbewijs.

Gezien de nieuwe gevaren op de weg, zoals gsm-gebruik achter het stuur of rijden onder invloed van drugs, moet er een nieuwe Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid georganiseerd worden. De wet is streng genoeg, maar er is nood aan technische middelen om de overtredingen te voorkomen of vast te stellen.

24.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Gsm-gebruik achter het stuur is een van de fenomenen die ongelooflijk snel opgang maken. De minister deelt mijn bekommernis.

Ik ben het evenwel niet met hem eens inzake het rijbewijs met punten. Zowel Nederland als Frankrijk scoort beter op het vlak van verkeersveiligheid dan België, dankzij een combinatie van veel meer handhaving en het rijbewijs met punten.

Ik kijk uit naar de nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die de minister zal bijeenroepen.

Het incident is gesloten.

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

25.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): De NMBS heeft 445 M7-rijtuigen van Bombardier besteld voor 1,3 miljard euro. Die moesten geleverd worden tussen 2018 en 2021. Er werd een optie genomen op 917 bijkomende treinstellen. De eerste levering, die in 2018 moest plaatsvinden, is niet tijdig doorgegaan. Na de mislukte fusie met Siemens wil de Franse treinfabrikant Alstom de spoorwegactiviteiten van Bombardier overnemen. Bombardier heeft een vestiging in Brugge met 450 werknemers, Alstom stelt 1.050 mensen te werk in twee kenniscentra in Charleroi.

Zal de levering van de M7-rijtuigen nog meer vertraging oplopen door de overname door Alstom, gelet op de snel wijzigende omstandigheden bij Bombardier? Werd de NMBS op de hoogte

Les M7 commandés seront-ils produits en Belgique après la reprise de Bombardier par Alstom?

gebracht van die overname en de gevolgen ervan? Zullen de bestelde M7-rijtuigen in ons land geproduceerd worden na de overname van Bombardier door Alstom?

25.02 François Bellot, ministre (*en français*): La Commission européenne doit encore approuver cette éventuelle acquisition. Cette procédure peut durer jusqu'à la mi-2021. Le rachat de Bombardier Transport par Alstom Transport n'est aujourd'hui pas susceptible de ralentir la livraison des M7. Alstom produit déjà certaines voitures. Bombardier Transport a officiellement informé la SNCB de la reprise de ses activités ferroviaires par Alstom. Il est trop tôt pour se prononcer sur les implications.

25.02 Minister François Bellot (Frans): De Europese Commissie moet nog groen licht geven voor deze eventuele acquisitie. Die procedure kan tot midden 2021 duren. Het ziet er vandaag niet naar uit dat de overname van Bombardier Transport door Alstom de levering van de M7-rijtuigen zal vertragen. Alstom produceert nu al bepaalde rijtuigen. Bombardier Transport heeft de NMBS officieel op de hoogte gebracht van de overname door Alstom van zijn productie van treinstellen. Het is nog te vroeg om een uitspraak te doen over de consequenties daarvan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) over "De maatregelen van de NMBS ter voorbereiding van een uitbraak van het coronavirus" (55003658C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) over "De maatregelen getroffen door de NMBS m.b.t. het coronavirus" (55003671C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) over "De aanpak van het coronavirus door de NMBS" (55003686C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) over "De door skeyes getroffen maatregelen met betrekking tot het coronavirus" (55003765C)

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les Nederlandse Spoorwegen ont mis sur pied une *task force* "corona" qui doit définir la stratégie en cas d'épidémie importante. Il s'agit notamment de savoir comment maintenir au travail le plus grand nombre possible d'aiguilleurs du rail. La SNCB fait-elle également de tels préparatifs? Un plan d'action sera-t-il élaboré pour le cas où une épidémie grave survient? Quelles mesures sont-elles envisagées?

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De Nederlandse Spoorwegen hebben een coronataskforce opgericht om te bepalen wat er moet gebeuren bij een grote uitbraak van het virus. Men gaat onder meer na hoe er zoveel mogelijk treinverkeersleiders aan het werk kunnen worden gehouden. Is ook de NMBS dergelijke voorbereidingen aan te treffen? Wordt er een actieplan opgesteld in geval van een grote corona-uitbraak? Aan welke maatregelen wordt er dan gedacht?

Observe-t-on déjà une incidence sur les liaisons ferroviaires internationales? La SNCB se concertet-elle avec les sociétés de chemins de fer des pays voisins? Des trains internationaux seront-ils supprimés? Une concertation est-elle organisée avec les sociétés de transports régionales?

Is er nu reeds een impact op internationale treinverbindingen? Overlegt de NMBS daarover met onze buurlanden? Zullen er internationale verbindingen worden opgeschort? Is er overleg met de regionale openbaarvervoersmaatschappijen?

26.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Existe-t-il un plan d'action fédéral pour les chemins de fer? La SNCB a-t-elle son propre plan d'action? Quelles

26.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Is er een federaal actieplan voor het spoor? Heeft de NMBS een eigen actieplan? Wat zullen de gevolgen zijn

seront les conséquences pour les voyageurs et les travailleurs? Comment le personnel de la SNCB est-il protégé d'une contamination? Quelle communication est-elle faite à l'égard du personnel?

Des mesures ont-elles été prises afin de protéger les membres du personnel de skeyes contre le coronavirus? Que se passe-t-il si un travailleur est testé positif? Combien de contrôleurs aériens peuvent-ils rester à la maison pour cause de maladie avant que le trafic aérien ne soit mis en péril?

Quelles mesures ont-elles été prises par Brussels Airlines? Quel est le rôle de la Direction générale Transport aérien (DGTA)? La coordination sur le terrain est-elle de la compétence de la DGTA ou de Brussels Airport?

26.03 Frank Troosters (VB): Quelles mesures de précaution la SNCB a-t-elle prises à l'égard du personnel et des passagers? Un plan d'action est-il prêt? Quelle est la politique de la SNCB à l'égard de ses employés infectés qui doivent rester en quarantaine et ne peuvent donc pas venir travailler?

26.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Depuis l'épidémie de coronavirus en Chine, la SNCB est en contact étroit avec le SPF Santé publique. Ses conseils sont strictement suivis et communiqués au personnel de toutes les manières possibles.

S'il n'y a aucune raison de paniquer, la vigilance est néanmoins de mise. La SNCB ne constitue que l'un des maillons de la chaîne des transports publics en Belgique. D'éventuelles mesures doivent être coordonnées entre les différentes entreprises du secteur. Dans le cadre de la préparation de la concertation interministérielle, un groupe de travail sur les transports se réunira aujourd'hui à 17 heures. L'objectif consiste à dresser l'inventaire des mesures de prévention et de déterminer lesquelles peuvent ou doivent encore être prises. La SNCB et skeyes participeront à cette réunion.

Plusieurs mesures sont appliquées sur tous les sites afin d'empêcher la propagation du coronavirus et de protéger les membres du personnel de skeyes. L'entreprise applique les instructions données par le SPF Santé publique.

(En français) Nous restons vigilants. Au-delà des premières mesures d'information mises en place, la SNCB et skeyes appliqueront strictement les consignes données par les autorités compétentes.

voor reizigers en werknemers? Hoe wordt het NMBS-personeel beschermd tegen besmetting? Welke communicatie gebeurt er ten aanzien van het personeel?

Zijn er maatregelen getroffen om de personeelsleden van skeyes te beschermen tegen het coronavirus? Wat gebeurt er als een werknemer positief test? Hoeveel luchtverkeersleiders kunnen er ziek thuisblijven vooraleer het luchtverkeer in het gedrang komt?

Welke maatregelen heeft Brussels Airlines genomen? Wat is de rol van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGVL)? Is de coördinatie op het terrein een bevoegdheid van het DGVL of van Brussels Airport?

26.03 Frank Troosters (VB): Welke voorzorgsmaatregelen heeft de NMBS genomen ten aanzien van personeel en reizigers? Ligt er een actieplan klaar? Welk beleid zal de NMBS voeren tegenover besmette personeelsleden die in quarantaine moeten blijven en dus niet kunnen komen werken?

26.04 Minister François Bellot (Nederlands): Sinds de uitbraak van het coronavirus in China staat de NMBS in nauw contact met de FOD Volksgezondheid. De adviezen worden strikt opgevolgd en op alle mogelijke manieren meegedeeld aan het personeel.

Er is geen reden tot paniek, maar waakzaamheid is geboden. De NMBS is maar één schakel van het openbaar vervoer in ons land. Eventuele maatregelen moeten worden gecoördineerd tussen alle openbaarvervoersmaatschappijen. Vandaag komt hierover om 17 uur een transportoverlegwerkgroep bijeen ter voorbereiding van het interministerieel overleg. Het doel is een stand van zaken van de preventiemaatregelen opmaken en nagaan welke maatregelen nog kunnen of moeten worden genomen. De NMBS en skeyes zijn hierbij aanwezig.

Om de verspreiding van het coronavirus te verhinderen en om de medewerkers van skeyes te beschermen is een aantal maatregelen van kracht op alle bedrijfssites. Skeyes past de instructies van de FOD Volksgezondheid toe.

(Frans) We blijven waakzaam. Naast de eerste voorlichtingsacties die al werden opgezet, zullen de NMBS en skeyes de instructies van de bevoegde overheden strikt volgen.

26.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je suis curieux de connaître les conclusions de la concertation. Je pense que la mise en place d'une *task force*, à l'instar de celle annoncée aux Pays-Bas, peut être utile.

26.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Selon les syndicats de Brussels Airport, la coordination entre les entreprises aéroportuaires est très mauvaise. Qui doit jouer ce rôle coordonnateur?

26.07 François Bellot, ministre (*en français*): Sont invités à la réunion d'aujourd'hui le SPF Santé publique et tous les services de mobilité belges publics et privés pour partager les informations de santé publique et les mesures à prendre par les services de contrôle et pour coordonner le tout avec les aéroports belges. C'est la même chose avec les transports publics régionaux et la SNCB.

Le kern a décidé d'organiser des comités interministériels pour les transports, la santé publique, etc. Les Communautés se sont vues pour l'enseignement.

Un agent de Securail retraité depuis lundi est atteint du coronavirus et non un accompagnateur. Dès la détection d'un cas, l'inspecteur de la Santé commande une enquête pour en découvrir l'origine. Ceci permet de prendre ensuite des mesures.

26.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les informations doivent être transmises aux entreprises et aux syndicats.

26.09 Frank Troosters (VB): Même si la SNCB semble informer convenablement son personnel, celui-ci reste sur sa faim concernant certaines questions. Ainsi, il est recommandé aux accompagnateurs de train de se laver régulièrement les mains alors même que les lavabos de nombreux trains ne fonctionnent pas. J'espère que la communication englobe également ce type de détails.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55003672C, 55003674C et 55003680C de M. Roggeman sont reportées. La question n^o 55003780C de M. Kir est transformée en question écrite. Les questions n^{os} 55003779C, 55003781C, 55003782C, 55003783C, 55003784C, 55003785C, 55003786C,

26.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik ben benieuwd naar de conclusies van het overleg. Ik denk dat het oprichten van een taskforce zoals in Nederland nuttig kan zijn.

26.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Volgens de vakbonden op de luchthaven verloopt de coördinatie tussen de luchtvaartbedrijven erg slecht. Wie moet die coördinerende rol op zich nemen?

26.07 Minister François Bellot (*Frans*): De FOD Volksgezondheid en alle Belgische mobiliteitsbedrijven, zowel uit de openbare sector als de privésector, zijn voor het overleg van vandaag uitgenodigd om met elkaar informatie te delen over de gezondheidsaspecten en de maatregelen die de controlediensten moeten nemen, alsmede om alles af te stemmen met de Belgische luchthavens. Dat geldt ook voor regionale maatschappijen voor openbaar vervoer en de NMBS.

Het kernkabinet heeft beslist om interministeriële comités in te stellen voor transport, volksgezondheid, enz. De Gemeenschappen hebben met elkaar overlegd over het onderwijs.

Voorts is het geen treinbegeleider die besmet is met het coronavirus maar een agent van Securail die sinds maandag met pensioen is. Zodra er een besmetting wordt vastgesteld, gelast een inspecteur van Volksgezondheid een onderzoek om de bron ervan te achterhalen. Zo kunnen er vervolgens maatregelen worden getroffen.

26.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De informatie moet doorstromen naar de ondernemingen en de vakbonden.

26.09 Frank Troosters (VB): Hoewel de NMBS haar personeelsleden goed blijkt te informeren, zitten zij toch met een aantal vragen. Soms zijn er praktische problemen. Zo krijgen treinbegeleiders het advies regelmatig de handen te wassen, maar in veel treinen zijn de voorzieningen om de handen te wassen defect. Ik hoop dat ook aan dat soort kleinigheden aandacht wordt besteed in de communicatie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55003672C, 55003674C en 55003680C van de heer Roggeman worden uitgesteld. Vraag nr. 55003780C van de heer Kir wordt omgevormd in een schriftelijke vraag. Vragen nrs. 55003779C, 55003781C, 55003782C, 55003783C, 55003784C, 55003785C, 55003786C,

55003788C et 55003789C de M. Kir, 55003787C et 55003790C de M. Raskin sont reportées.

55003788C en 55003789C van de heer Kir, 55003787C en 55003790C van de heer Raskin worden uitgesteld.

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): Il ressort de l'enquête nationale d'insécurité routière menée par VIAS que neuf Belges sur dix sont favorables à un parking gratuit pour les voyageurs ferroviaires dans les gares. De tels parkings peuvent inciter à se déplacer en train. La tendance actuelle est plutôt à l'inverse: de plus en plus de parkings sont payants, ce qui représente un coût non négligeable pour les navetteurs.

L'enquête donne-t-elle lieu à de nouvelles concertations sur la politique de stationnement actuelle de la SNCB?

27.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La stratégie de la SNCB en matière de stationnement a déjà été exposée plusieurs fois au Parlement. La SNCB suit cette stratégie depuis dix ans déjà et elle a fait ses preuves. L'objectif principal est de garantir une place de stationnement aux voyageurs. Si la SNCB rend un parking payant, il y a toujours une raison: les places du parking sont, par exemple, occupées par des non-voyageurs, un pouvoir local décide de rendre payant le stationnement dans les rues avoisinantes ou dans les parkings couverts ou encore, les places du parking sont occupées par des clients et il n'y a plus de places disponibles pour les abonnés. La SNCB n'applique pas de tarif fixe pour les parkings des gares, mais définit le tarif en fonction de l'emplacement, du confort, de la distance par rapport aux voies et de la présence ou non d'un abri.

La SNCB pratique des tarifs différenciés permettant aux usagers de bénéficier d'un tarif préférentiel. Les coûts sont généralement déductibles ou remboursés par l'employeur. À côté des abonnements de parking, des tickets de parking séparés et des billets à trajets multiples sont également proposés.

En cas de saturation, le parking devient payant et l'on encourage les voyageurs, dans le cadre du transfert modal, à rejoindre la gare à pied ou en vélo. L'expérience nous enseigne en effet que 15 % des usagers se rabattent sur la bicyclette lorsque le parking devient payant. Les bénéfices éventuels sont réinvestis dans les coûts opérationnels des parkings pour vélos.

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

27.01 Frank Troosters (VB): Uit de nationale verkeersonveiligheidsenquête van VIAS blijkt dat 9 op de 10 Belgen voorstander is van een gratis parking aan treinstations voor treinreizigers. Dergelijke parkings kunnen het treingebruik stimuleren. De tendens is momenteel eerder andersom: steeds meer parkings zijn betalend en dat kost pendelaars behoorlijk wat geld.

Geeft de enquête aanleiding tot nieuw overleg over de huidige parkingpolitiek van de NMBS?

27.02 Minister François Bellot (Nederlands): De parkeerstrategie van de NMBS werd al meerdere keren in het Parlement uiteengezet. De NMBS volgt deze parkeerstrategie al tien jaar en ze heeft haar deugdelijkheid bewezen. Het voornaamste doel is een parkeerplaats te garanderen aan de reizigers. Als de NMBS een parking betalend maakt, is dat altijd met een reden: de parking staat bijvoorbeeld vol met niet-reizigers, een lokaal bestuur besluit om de omliggende straten of parkeergarages betalend te maken of de parking staat vol met klanten en er is geen plaats meer voor abonnees. De NMBS hanteert geen vast tarief voor de stationparkings, maar bepaalt het tarief al naargelang van de locatie, het comfort, de afstand tot de sporen en de al dan niet aanwezigheid van een overdekking.

De NMBS hanteert gedifferentieerde tarieven waarbij treinreizigers een voorkeurtarief genieten. De kosten zijn vaak aftrekbaar of worden vergoed door de werkgever. Naast de parkeerabonnementen worden er ook losse parkeertickets en meerbeurtenkaarten aangeboden.

In geval van overbezetting wordt de parking betalend en wordt een modal shift gestimuleerd naar te voet of met de fiets naar het station komen. Ervaring leert immers dat 15 % van de treinreizigers overstapt op de fiets als de parking betalend wordt. De eventuele winsten worden opnieuw geïnvesteerd in de operationele kosten van fietsparkings.

Avant de rendre un parking payant, la SNCB prend contact avec les autorités locales pour mettre en place un plan de mobilité. Après d'éventuelles interventions dans le quartier de la gare, on examine si le nombre de places de stationnement demeure insuffisant. La SNCB n'agrandit son parking que si tel s'avère être le cas.

Le nombre d'usagers du rail ne diminue pas lorsqu'un parking devient payant, le facteur déterminant étant l'offre de trains.

L'incident est clos.

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): En 2006, la ligne à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas a été achevée et le permis de bâtir prévoyait qu'une passerelle devait être aménagée de manière à permettre aux animaux de traverser en toute sécurité. Une compensation forestière de 12 hectares était également prévue pour ce projet. Ces deux points n'ont toujours pas été réalisés.

Quelles démarches la société Infrabel a-t-elle déjà entreprises à cet effet? Quelles mesures risque-t-elle de se voir imposer si elle ne met pas en œuvre ces mesures compensatoires?

28.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel a à l'époque proposé une passerelle, mais les différentes parties concernées ne sont pas parvenues à s'entendre sur la portée exacte. Par ailleurs, le pont de la Peerdsbosbaan n'a pas été conçu pour supporter la charge statique du massif de sol requis pour une passerelle. Infrabel va à présent planifier une nouvelle concertation avec les parties concernées et formuler une proposition afin de respecter cette obligation. Pour la compensation forestière aussi, une nouvelle proposition sera faite à l'Agentschap Natuur en Bos.

28.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis d'entendre qu'Infrabel va mener de nouvelles concertations sur ces deux points.

L'incident est clos.

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

29.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il ressort d'une enquête de la SNCB que 46 % des voyageurs

Vooraleer een parking betalend wordt, legt de NMBS contact met de lokale autoriteiten om een mobiliteitsplan op te stellen. Na eventuele ingrepen in de buurt van het station wordt bekeken of het aantal parkeerplaatsen onvoldoende blijft. Pas als blijkt dat dit het geval is, breidt de NMBS de parking uit.

Het aantal treinreizigers daalt niet wanneer een parking betalend wordt. Dé bepalende factor is het treinaanbod.

Het incident is gesloten.

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

28.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In 2006 werd de hogesnelheidslijn tussen België en Nederland voltooid en in de bouwvergunning stond dat een bermbrug moest worden aangelegd opdat dieren veilig zouden kunnen oversteken. Ook was er een boscompensatie van 12 hectare voor dat project. Beide punten zijn nog steeds niet gerealiseerd.

Wat heeft Infrabel hiertoe al ondernomen? Welke maatregelen hangen Infrabel boven het hoofd als het die compenserende maatregelen niet uitvoert?

28.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel heeft destijds een bermbrug voorgesteld, maar er werd geen akkoord bereikt met de verschillende belanghebbenden over de precieze reikwijdte. Verder is de brug van de Peerdsbosbaan niet ontworpen voor de statische last van het vereiste grondmassief voor een bermbrug. Infrabel zal nu opnieuw een overleg inplannen met de belanghebbenden en een voorstel doen om die verplichting na te komen. Ook over de boscompensatie zal een nieuw voorstel volgen aan het Agentschap Natuur en Bos.

28.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij te horen dat Infrabel opnieuw zal overleggen over beide punten.

Het incident is gesloten.

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

29.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Uit onderzoek van de NMBS leren we dat 46 % van de

dorment ou rêvassent dans le train et que 28 % y travaillent. À la suite d'une enquête analogue aux Pays-Bas, l'entreprise ferroviaire néerlandaise NS a conçu pour le train l'aménagement intérieur du futur qui met l'accent moins sur la capacité que sur le confort.

Quels sont les enseignements tirés par la SNCB à propos des besoins des voyageurs? L'entreprise incorporera-t-elle certains critères dans les futures adjudications pour le nouveau matériel roulant? Comment la SNCB compte-t-elle répondre au souhait des passagers qui veulent pouvoir travailler à bord des trains?

29.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le client est au cœur des préoccupations de la SNCB. La qualité du service est évaluée en permanence tout au long de l'année. La majorité des clients ont associé le train à un moyen de transport agréable, sûr et durable qui remédie aux problèmes de stationnement et d'embouteillage.

Une enquête réalisée au cours de l'année 2019 auprès d'un millier d'usagers du train montre que les activités des voyageurs à bord sont très variées: se détendre, dormir, réfléchir, lire, travailler. L'arrivée des voitures à double étage M7 avec 140 sièges dans les voitures B de deuxième classe et 132 sièges dans les voitures AB augmentera non seulement le nombre de sièges mais aussi le confort des passagers. Elles offrent un meilleur confort d'assise, plus de place pour les jambes, plus de prises de courant et un éclairage indirect homogène. Les 22 000 places supplémentaires d'ici 2022 permettront d'absorber la croissance de l'offre de trains et du nombre de voyageurs dans les années à venir.

29.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Des trains confortables et ponctuels constituent le meilleur moyen de promouvoir le transport ferroviaire. Je suis impatient de voir comment ces aspects seront gérés à l'avenir.

L'incident est clos.

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): Le gestionnaire néerlandais du rail invite l'UE à intégrer dans son pacte vert des trains de marchandises, mais aussi de voyageurs. Les émissions de CO₂ pourraient être réduites de pas moins de 2 à 8 millions de tonnes si les voyageurs européens optaient pour le train au

trainreizigers slaapt of dagdroomt op de trein en 28 % werkt. Na gelijkaardig onderzoek in Nederland ontwikkelde de NS een treininterieur van de toekomst, waarbij de focus verschoof van capaciteit naar comfort.

Wat leert de NMBS over de reizigersbehoeften? Zijn er criteria die de NMBS zal opnemen in toekomstige aanbestedingen voor nieuw rollend materieel? Hoe wil de NMBS tegemoetkomen aan de wens om te kunnen werken op de trein?

29.02 Minister François Bellot (Nederlands): Voor de NMBS staat de klant centraal. Het hele jaar door wordt gepeild naar de kwaliteit van de dienstverlening. De meeste klanten associeerden de trein met een aangenaam, veilig en duurzaam vervoersmiddel dat de problemen van het parkeren en de files vermijdt.

Uit een peiling die in de loop van 2019 bij een duizendtal treinreizigers is gevoerd, blijkt dat wat treinreizigers aan boord van de trein doen heel gevarieerd is: ontspannen, bijslapen, nadenken, lezen, werken. De instroom van de M7-dubbeldekrijtuigen met 140 zitplaatsen in de B-rijtuigen tweede klasse en 132 zitplaatsen in de AB-rijtuigen zal naast het aantal zitplaatsen ook het reizigerscomfort verhogen. Ze hebben meer zitcomfort, beenruimte, stopcontacten en homogene indirecte verlichting. De 22.000 extra zitplaatsen tegen 2022 zullen de groei van het treinaanbod en het aantal klanten in de komende jaren opvangen.

29.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Comfortabele en stipte treinen zijn de beste promotie voor het spoorvervoer. Ik ben benieuwd hoe dit in de toekomst zal worden aangepakt.

Het incident is gesloten.

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)

30.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Nederlandse spoorwegbeheerder roept de EU op om naast goederentreinen ook reizigerstreinen in de Green Deal op te nemen. Er zou maar liefst 2 tot 8 miljoen ton aan CO₂-uitstoot bespaard kunnen worden als reizigers binnen Europa meer voor de trein kiezen

lieu de l'avion. Le gouvernement néerlandais a rédigé un document de principe pour promouvoir le trafic ferroviaire international. Il préconise que les États membres dessinent un réseau ferroviaire cohérent entre les grandes villes. Les Pays-Bas veulent mettre sur pied une coalition des bonnes volontés avec les pays qui veulent progresser dans ce sens et élaborer ensemble un *memorandum for consideration* qui serait soumis au prochain Conseil des ministres des transports.

La Belgique ralliera-t-elle cette coalition? Quels points le ministre abordera-t-il, dans ce cas, dans le cadre de cette concertation? Quelle est la position de notre gouvernement à l'égard des propositions néerlandaises?

30.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La Belgique soutient toute initiative qui vise à réaliser des liaisons ferroviaires internationales plus efficaces. Je me réjouis particulièrement de l'initiative néerlandaise. Des collaborateurs du SPF Mobilité ont participé, le 15 novembre à Amsterdam, à une réunion de haut niveau sur le transport international de voyageurs. Notre pays veut progresser sur le plan d'une meilleure coordination des horaires des trains internationaux.

La position belge sera déterminée dans le cadre de la préparation de la conférence TEN-T Days qui aura lieu en Croatie le 14 mai 2020.

30.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Hier, nous avons approuvé une résolution ambitieuse invitant le gouvernement à endosser un rôle pionnier dans le trafic ferroviaire international. Je suis contente que le ministre veuille se rallier à nos aspirations. Il faut que la Belgique défende un point de vue ambitieux le 14 mai prochain.

L'incident est clos.

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

31.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le contrat de gestion conclu avec Infrabel prévoyait que la sécurité des passages à niveau devait être améliorée de façon à faire baisser de 25 % le nombre d'accidents à ces endroits d'ici 2015. Cet objectif n'a jamais été atteint. Infrabel investit environ 10 millions d'euros par an pour la suppression de passages à niveau et 30 millions d'euros pour l'amélioration de la sécurité à ces endroits. La stratégie visant à supprimer des passages à niveau n'est guère efficace en termes d'accroissement de la sécurité. Au rythme des

in plaats van voor het vliegtuig. De Nederlandse regering stelde een *position paper* op om het internationaal treinverkeer aan te moedigen. Ze pleit ervoor dat lidstaten een coherent treinnetwerk uitstippelen tussen de grote steden. Nederland wil een *coalition of the willing* opbouwen met de landen die hierin stappen vooruit willen zetten en samen een *memorandum for consideration* opstellen om voor te leggen op de volgende Raad van vervoersministers.

Zal België in deze coalitie stappen? Welke punten zal de minister dan aanstippen tijdens dat overleg? Wat is het standpunt van onze regering over de Nederlandse voorstellen?

30.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): België ondersteunt elk initiatief dat ernaar streeft om betere internationale spoorwegverbindingen te realiseren. Ik ben bijzonder verheugd over het Nederlandse initiatief. Medewerkers van de FOD Mobiliteit hebben op 15 november deelgenomen aan een high level expert meeting in Amsterdam over internationaal reizigersvervoer. Ons land wil vooruitgang boeken in een betere coördinatie van de dienstregelingen van de internationale treinen.

Het Belgisch standpunt zal worden vastgelegd in het kader van de voorbereiding van de Europese bijeenkomst in Kroatië op 14 mei 2020.

30.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Gisteren hebben wij een ambitieuze resolutie goedgekeurd, waarin wij de regering vragen om een voortrekkersrol te spelen in het internationaal treinverkeer. Ik ben verheugd dat de minister daar onze partner in wil zijn. Het Belgisch standpunt op 14 mei moet ambitieus zijn.

Het incident is gesloten.

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

31.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In de beheersovereenkomst van Infrabel staat dat de veiligheid aan spoorwegoverwegen beter moet zodat het aantal ongevallen aan spoorovergangen met 25 % kan dalen tegen 2015. Die doelstelling werd nooit gehaald. Infrabel investeert jaarlijks zo'n 10 miljoen euro in het afschaffen van overwegen en 30 miljoen euro in het verbeteren van de veiligheid van overwegen. De strategie om overwegen af te schaffen, levert niet veel veiligheidswinst op. Aan het investeringsritme van Infrabel duurt het nog 80 jaar voor elke overweg gesloten is. Als tot dan

investissements d'Infrabel, il faudra encore attendre 80 ans pour que les passages à niveau soient tous supprimés. Si dans l'intervalle, dix personnes perdent la vie chaque année à un passage à niveau, les pouvoirs publics auront gravement failli à leur mission.

D'autres pays prennent des mesures plus radicales en bannissant les demi-barrières et en contrôlant les passages à niveau de telle manière que le train ne puisse passer que si la voie est totalement libre.

Quelles autres mesures que la fermeture de passages à niveau Infrabel prend-il pour rendre ces lieux plus sûrs? À quels travaux les 30 millions d'euros par an sont-ils affectés? Infrabel s'enquiert-il des mesures prises dans d'autres pays? A-t-on déjà testé des dispositifs de détection d'obstacles? Le ministre est-il satisfait des efforts d'Infrabel?

31.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Depuis 2015, Infrabel développe un plan d'action visant à améliorer la sécurité des passages à niveau qui ne peuvent être supprimés.

Outre les mesures déjà prises, une étude de faisabilité est en cours en ce qui concerne d'autres mesures éventuelles. Infrabel mène en outre une politique active en matière de sensibilisation avec des campagnes permanentes destinées à prévenir les accidents. Chaque année, Infrabel investit environ 300 000 euros dans des actions de sensibilisation. Par leurs opérations de contrôle, les services de police et Securail contribuent eux aussi à la sensibilisation.

Quelque 10 millions d'euros du budget annuel sont affectés à la suppression de passages à niveau. Le solde est consacré au renforcement de la sécurité, principalement pour la pose de panneaux de signalisation ou le remplacement d'équipements. Afin d'identifier les priorités, le SPF Mobilité et Transports contrôle, tous les ans, les dispositifs de sécurité à chaque passage à niveau, et ce en collaboration avec Infrabel.

Infrabel participe chaque année aux groupes de travail internationaux organisés par l'Union internationale des chemins de fer au sujet de la sécurité aux passages à niveau. À ces occasions, chaque gestionnaire d'infrastructures présente les nouvelles mesures implémentées ou testées à ses passages à niveau. Sur la base de ce *benchmarking* international, Infrabel a dressé une liste des mesures de sécurité qui ont été incluses dans le plan d'action et qui peuvent être implémentées ou testées sur notre réseau ferroviaire.

elk jaar 10 mensen het leven laten aan zo'n overweg, is de overheid stevig tekortgeschoten.

Andere landen pakken het drastischer aan door halve slagbomen af te schaffen en door overwegen zo te controleren dat de trein er enkel over rijdt als hij volledig afgesloten is.

Welke andere maatregelen dan het afsluiten van overwegen neemt Infrabel om overwegen veiliger te maken? Hoe wordt de 30 miljoen euro per jaar besteed? Bestudeert Infrabel de praktijken van andere landen? Werd al geëxperimenteerd met obstakeldetectie? Is de minister tevreden over de inspanningen van Infrabel?

31.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel heeft sinds 2015 een actieplan ontwikkeld om de veiligheid aan spoorwegovergangen die niet afgeschaft kunnen worden, te verhogen.

Naast de al genomen maatregelen loopt er ook een haalbaarheidsstudie naar alternatieve ingrepen. Daarnaast voert Infrabel permanent een actief sensibiliseringsbeleid om ongevallen te voorkomen. Infrabel investeert elk jaar ongeveer 300.000 euro in sensibiliseringsacties. Ook de politiediensten en Securail dragen via controleoperaties bij.

Van het jaarlijkse budget wordt ongeveer 10 miljoen euro besteed aan de afschaffing van spoorwegovergangen. Het resterende bedrag wordt besteed aan de verhoging van de veiligheid, hoofdzakelijk via signalisatie of vervanging van de uitrusting. Om de prioriteiten te kennen wordt de veiligheidsinrichting aan elke spoorwegovergang jaarlijks gecontroleerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met Infrabel.

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

Pour parvenir à des résultats encore meilleurs, il convient qu'Infrabel poursuive ses nombreux efforts d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, ce qui implique dans certains cas de devoir recourir à la répression. Le facteur de risque majeur n'est pas le passage à niveau en lui-même, mais bien le non-respect du code de la route. Dans plus de la moitié des cas, l'intéressé a ignoré la signalisation et franchi les barrières.

Par ailleurs, les projets visant à améliorer la sécurité des passages à niveau ou à les supprimer dépendent d'acteurs extérieurs comme les gestionnaires de voirie, les communes et les riverains, dont les décisions peuvent occasionner des retards ou des blocages.

31.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il est clair que la stratégie actuelle d'Infrabel ne fonctionne pas correctement. Le ministre n'a pas parlé d'un éventuel projet pilote relatif à la détection d'obstacles.

Il est vrai que les communes ne sont pas toujours favorables à la suppression de passages à niveau. C'est justement pour cette raison que nous nous demandons si ces suppressions sont vraiment le meilleur moyen d'assurer la sécurité.

L'incident est clos.

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)

32.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le gouvernement a accordé une subvention pour soutenir la reconversion du charbonnage du Hasard de Cheratte, projet ambitieux alliant commerces, logements, espaces verts. Malheureusement, il n'y a ni gare ni point d'arrêt. Il en faudrait un pour les usagers de ce site qui se trouve à dix minutes de Liège-Guillemins.

La SNCB ouvrira-t-elle un point d'arrêt une fois le projet achevé?

32.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les autorités de Visé et Infrabel auraient convenu de la possibilité d'implanter de nouveaux quais à l'occasion de la suppression de deux passages à niveau à Cheratte. Une zone de parking pourrait y

De vele inspanningen van Infrabel om de veiligheid aan de spoorwegovergangen te verhogen moeten worden voortgezet om nog betere resultaten te bereiken. In bepaalde gevallen moet dat onvermijdelijk gepaard gaan met repressie. De grootste risicofactor is niet de spoorwegovergang zelf, maar het niet-respecteren van de wegcode. In meer de helft van de gevallen heeft de betrokkene de signalisatie genegeerd en de spoorwegovergang overgestoken.

De projecten om spoorwegovergangen veiliger te maken of af te schaffen zijn bovendien ook afhankelijk van beslissingen van externe partijen zoals wegbeheerders, gemeenten en buurtbewoners, die voor vertragingen of blokkeringen kunnen zorgen.

31.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is duidelijk dat de huidige strategie van Infrabel niet goed werkt. De minister heeft niets gezegd over een proefproject rond obstakeldetectie.

Het klopt dat gemeenten niet altijd akkoord gaan met de afschaffing van een spoorwegovergang. Dat is net waarom wij ons de vraag stellen of afschaffing wel de beste manier is om de veiligheid te verzekeren.

Het incident is gesloten.

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): De regering heeft een subsidie toegekend ter ondersteuning van de reconversie van de steenkolenmijn van Hasard in Cheratte, een ambitieus project met handelszaken, woningen en groene ruimte. Jammer genoeg is er noch een station, noch een stopplaats in de buurt van de site. Die ligt nochtans op tien minuten treinen van het station Luik-Guillemins, en het zou aangewezen zijn om daar een stopplaats te openen, waar de nieuwe gebruikers van de site van zouden kunnen gebruikmaken.

Zal de NMBS een stopplaats openen als dit reconversieproject verwezenlijkt is?

32.02 Minister François Bellot (*Frans*): De gemeente Wezet en Infrabel zouden overeengekomen zijn dat het mogelijk is om nieuwe perrons aan te leggen wanneer er in Cheratte twee overwegen geschrapt worden. Er zou tevens een

être aménagée.

parking aangelegd kunnen worden.

Un projet d'ouverture de la gare doit faire l'objet d'une analyse de potentiel par la SNCB et Infrabel. Cette étude sera intégrée au plan de transport 2023–2026.

Uit een potentieelstudie door de NMBS en Infrabel zal moeten blijken of de opening van een station opportuun is. Die studie zal in het vervoersplan 2023-2026 geïntegreerd worden.

Le tout, c'est d'avoir une vision globale de reconversion du site. Il faut également tenir compte de l'impact horaire sur la liaison Maastricht–Liège ou Visé–Liège.

Het is zaak om een globale visie voor de reconversie van de site te ontwikkelen. Er moet ook rekening worden gehouden met de impact op de dienstregeling voor de verbindingen Maastricht-Luik en Wezet-Luik.

32.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): À la différence de certaines autres coupoles intercommunales, dans la conférence des bourgmestres, toutes les dimensions politiques de la région ne sont pas forcément associées et ne bénéficient pas de ces informations. Ces nouvelles sont encourageantes.

32.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In tegenstelling tot sommige andere intercommunales zijn niet alle politieke partijen in de streek betrokken bij de conferentie van burgemeesters van het arrondissement Luik, waardoor ze niet over die informatie beschikken. Dit nieuws is bemoedigend.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La séance est levée à 17 h 54.

De vergadering wordt gesloten om 17.54 uur.