



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

Mardi

01-10-2019

Après-midi

Dinsdag

01-10-2019

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

- Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Des mesures de sécurité supplémentaires contre les intrusions sur les voies" (55000582C) 1
Orateurs: Pieter De Spiegeleer, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La protection de l'aéroport contre les drones" (55000579C) 2
Orateurs: Frank Troosters, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet relatif à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000588C) 3
Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Schoonaarde" (55000591C) 3
Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture potentielle de l'arrêt SNCB de Verviers-Palais" (55000605C) 4
Orateurs: Malik Ben Achour, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Questions jointes de 5
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'infrastructure réalisés par Infrabel sur la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (55000609C) 5
 - Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Les implications des travaux sur la jonction Nord-Midi pour les voyageurs" (55000177C) 5
 - Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation de la capacité de la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (55000536C) 5
 - Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux sur la jonction Nord-Midi" 5

INHOUD

- Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Extra veiligheidsmaatregelen betreffende het spoorlopen" (55000582C) 1
Sprekers: Pieter De Spiegeleer, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De luchthavenbeveiliging tegen drones" (55000579C) 2
Sprekers: Frank Troosters, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het project inzake het station Gent-Sint-Pieters" (55000588C) 3
Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Schoonaarde" (55000591C) 3
Sprekers: Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobiliteit) over "De mogelijke sluiting van de NMBS-stopplaats Verviers-Paleis" (55000605C) 4
Sprekers: Malik Ben Achour, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van 5
- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De infrastructuurwerken door Infrabel aan de Noord-Zuidverbinding te Brussel" (55000609C) 5
 - Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de werken aan de Noord-Zuidverbinding voor de reizigers" (55000177C) 5
 - Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verhoging van de capaciteit op de Brusselse Noord-Zuidas" (55000536C) 5
 - Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken aan de Noord-

(55000672C)		Zuidverbinding" (55000672C)	
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux sur la jonction Nord-Midi" (55000687C)	5	- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken op de Noord-Zuidverbinding" (55000687C)	5
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La planification des travaux ferroviaires" (55000682C)	5	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De planning van de spoorwerken" (55000682C)	5
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Sophie Rohonyi, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Laurence Zanchetta, Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Sophie Rohonyi, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Laurence Zanchetta, Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport de la SNCB et la liaison Hasselt-Anvers" (55000013C)	10	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vervoersplan van de NMBS en de verbinding Hasselt-Antwerpen" (55000013C)	10
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55000043C)	12	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55000043C)	12
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Hasselt" (55000044C)	13	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Hasselt" (55000044C)	13
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, 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 diminution du transport de marchandises par chemin de fer" (55000079C)	13	Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De daling van het goederenvervoer via het spoor" (55000079C)	13
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de lignes de chemin de fer en Wallonie" (55000116C)	14	- Jean-Marc Delizée aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van spoorlijnen in Wallonië" (55000116C)	14
- Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "Les déclarations d'Infrabel relatives aux possibles suppressions de lignes ferroviaires rurales" (55000219C)	15	- Vanessa Matz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verklaringen van Infrabel over mogelijke afschaffingen van landelijke treinverbindingen" (55000219C)	15
- Éric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "La menace de suppression de certaines petites	15	- Éric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De mogelijke afschaffing van een aantal	15

lignes ferroviaires" (55000286C)		kleinere spoorlijnen" (55000286C)	
- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les plans d'Infrabel concernant la suppression de la ligne 82" (55000290C)	15	- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De plannen van Infrabel betreffende de schrapping van lijn 82" (55000290C)	15
- Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 94 reliant Froyennes à la frontière française" (55000660C) <i>Orateurs: Jean-Marc Delizée, Pieter De Spiegeleer, Ludivine Dedonder, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	15	- Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "Lijn 94 tussen Froyennes en de Franse grens" (55000660C) <i>Spreekers: Jean-Marc Delizée, Pieter De Spiegeleer, Ludivine Dedonder, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	15
Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures d'adaptation du réseau de chemin de fer à l'urgence climatique" (55000118C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	17	Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen ter aanpassing van het spoorwegnet in het licht van de klimaaturgentie" (55000118C) <i>Spreekers: Sarah Schlitz, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	17
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire à Eigenbilzen" (55000156C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	18	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Eigenbilzen" (55000156C) <i>Spreekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	18
Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence de la reprise des travaux du RER" (55000164C) <i>Orateurs: Sophie Rohonyi, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	19	Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de hervatting van de GEN-werkzaamheden" (55000164C) <i>Spreekers: Sophie Rohonyi, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	19
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La rénovation de la gare de Ninove" (55000167C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	20	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vernieuwing van het station van Ninove" (55000167C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	20
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'arrivée d'entreprises ferroviaires privées pour le transport de personnes" (55000195C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	21	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De intrede van private spoorondernemingen voor personenvervoer" (55000195C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	21
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "La recrudescence depuis plusieurs mois des vols	22	- Vanessa Matz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het reeds enkele maanden toenemende	22

de câbles" (55000221C)		aantal kabeldiefstallen" (55000221C)	
- Michel De Maegd à François Bellot (Mobilité) sur "La lutte contre le vol de câbles" (55000328C)	22	- Michel De Maegd aan François Bellot (Mobiliteit) over "De strijd tegen kabeldiefstallen" (55000328C)	22
- Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55000337C) <i>Orateurs: Michel De Maegd, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	22	- Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kabeldiefstallen" (55000337C) <i>Sprekers: Michel De Maegd, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	22
Question de Michel De Maegd à François Bellot (Mobilité) sur "Le port du casque lors de l'utilisation d'engins individuels électriques de déplacements urbains" (55000327C) <i>Orateurs: Michel De Maegd, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23	Vraag van Michel De Maegd aan François Bellot (Mobiliteit) over "De helmdracht bij het gebruik van individuele elektrische voortbewegingstoestellen in de stad" (55000327C) <i>Sprekers: Michel De Maegd, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23
Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 162" (55000397C) <i>Orateurs: Josy Arens, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	25	Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Lijn 162" (55000397C) <i>Sprekers: Josy Arens, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	25
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "La coordination entre Infrabel et la SNCB" (55000398C)	26	- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coördinatie tussen Infrabel en de NMBS" (55000398C)	26
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La communication défailante entre la SNCB et Infrabel" (55000526C)	26	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gebrekkige communicatie tussen de NMBS en Infrabel" (55000526C)	26
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La communication entre la SNCB et Infrabel" (55000664C) <i>Orateurs: Josy Arens, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	26	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De communicatie tussen de NMBS en Infrabel" (55000664C) <i>Sprekers: Josy Arens, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	26
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le buffet de la gare de Genk" (55000421C)	29	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stationsbuffet van Genk" (55000421C)	29
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les installations sanitaires de la gare de Genk" (55000422C)	29	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sanitaire voorzieningen in het station van Genk" (55000422C)	29
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture des toilettes de la gare de Genk" (55000529C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Frank Troosters,</i>	29	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van de toiletten in het station Genk" (55000529C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Frank Troosters,</i>	29

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

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

Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- Ahmed Laaouej à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Koekelberg et Molenbeek" (55000512C)	30	- Ahmed Laaouej aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vluchten boven Koekelberg en Molenbeek" (55000512C)	30
- Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes posés par l'aéroport" (55000530C)	30	- Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobiliteit) over "De luchthavenproblematiek" (55000530C)	30
<i>Orateurs:</i> Ahmed Laaouej , président du groupe PS, Karin Jiroflée , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Ahmed Laaouej , voorzitter van de PS-fractie, Karin Jiroflée , François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "Le retrait des Desiro du réseau ferroviaire en Campine" (55000538C)	32	- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het weghalen van de Desiro's van het Kempense spoorwegnet" (55000538C)	32
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le matériel utilisé pour les liaisons IC Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers" (55000561C)	32	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De materieelinzet op de IC-verbindingen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen" (55000561C)	32
- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la liaison Turnhout-Binche" (55000537C)	32	- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stiptheid op de verbinding Turnhout-Binche" (55000537C)	32
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne Turnhout-Binche" (55000663C)	32	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De lijn Turnhout-Binche" (55000663C)	32
- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "L'utilisation du matériel ferroviaire sur les lignes Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers" (55000666C)	32	- Jan Bertels aan François Bellot (Mobiliteit) over "De inzet van treinmaterieel op de lijnen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen" (55000666C)	32
<i>Orateurs:</i> Yoleen Van Camp , Marianne Verhaert , Kim Buyst , Jan Bertels , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Yoleen Van Camp , Marianne Verhaert , Kim Buyst , Jan Bertels , François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Le conflit entre Infrabel et Lineas" (55000546C)	35	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het conflict tussen Infrabel en Lineas" (55000546C)	35
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer , 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'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant à la SNCB" (55000618C)	36	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De rolstoeltoegankelijkheid bij de NMBS" (55000618C)	36
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst , François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	

Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La perception d'amendes auprès des contrevenants étrangers dans les zones de basses émissions" (55000625C)	38	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het beboeten van buitenlandse overtreeders in de lage emissiezones" (55000625C)	38
- Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de sanction pour les étrangers dans les LEZ et la réglementation européenne" (55000637C)	38	- Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-sanctionering van buitenlanders in de LEZ-zones en de EU-regelgeving" (55000637C)	38
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Kurt Ravyts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Kurt Ravyts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard de livraison des rames M7" (55000628C)	39	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging bij de levering van de M7-treinstellen" (55000628C)	39
<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 Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'élaboration du 'Single Belgian Sky'" (55000635C)	40	Vraag van Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitwerking van de zogenaamde Single Belgian Sky" (55000635C)	40
<i>Orateurs:</i> Kurt Ravyts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kurt Ravyts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "L'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin" (55000661C)	41	Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitbreiding van de luchthaven Lille-Lesquin" (55000661C)	41
<i>Orateurs:</i> Ludivine Dedonder, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Ludivine Dedonder, 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

MARDI 01 OCTOBRE 2019

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 01 OKTOBER 2019

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 23 par M. Jean-Marc Delizée, président.

01 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Des mesures de sécurité supplémentaires contre les intrusions sur les voies" (55000582C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Infrabel veut s'attaquer plus intensivement au phénomène des intrusions sur les voies ou *trespassing* et souhaite, dans ce cadre, faire appel non seulement à Securail mais aussi à la Police des chemins de fer, à la police locale et à la Justice.

Une concertation a-t-elle été organisée sur ce point avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice? A-t-on procédé à une évaluation des coûts et comment ces coûts seront-ils répartis? A-t-on convenu d'une répartition des tâches? Quand et comment la Police Fédérale et la police locale ont-elles été informées?

01.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel a développé une méthode scientifique dans laquelle il est tenu compte du profil des personnes qui circulent sur les voies ainsi que des zones critiques à cet égard. Un plan d'action a été élaboré sur cette base, lequel comporte un volet de sensibilisation par le biais d'outils tels que le calendrier des écoliers ou l'expérience de réalité virtuelle, un volet de prévention par l'installation de clôtures, de caméras ou de tapis anti-intrusion et un volet répressif. Il est apparu que, pour certaines personnes pratiquant le *trespassing*, la répression est le seul moyen susceptible d'entraîner une modification de leur comportement.

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.23 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Extra veiligheidsmaatregelen betreffende het spoorlopen" (55000582C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Infrabel wil het probleem van het spoorlopen intensiever gaan aanpakken. Daarbij wil Infrabel naast Securail ook de Spoorwegpolitie, de lokale politie en Justitie inschakelen.

Werd er hierover overlegd met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie? Is er een kostenraming en hoe worden die kosten verdeeld? Is er een taakverdeling? Wanneer en hoe werden de federale politie en de lokale politie op de hoogte gebracht?

01.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel heeft een wetenschappelijke methode ontwikkeld die rekening houdt met het profiel van de spoorlopers en de hotspots voor spoorlopen. Op basis daarvan werd een actieplan uitgewerkt, met een hoofdstuk sensibilisering via tools zoals de schoolkalender of de virtual reality experience, een hoofdstuk preventie via plaatsing van omheiningen, camera's of struikelmatten en een hoofdstuk repressie. Het is gebleken dat enkel via repressie een gedragswijziging tot stand kan worden gebracht bij een deel van de spoorlopers.

01.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Le ministre n'a pas répondu à toutes les questions. La répartition des coûts ou les modalités de communication entre les différents services restent floues. Le passé a déjà démontré que la communication entre les différentes entreprises ferroviaires est un point névralgique.

L'incident est clos.

02 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La protection de l'aéroport contre les drones" (55000579C)

02.01 Frank Troosters (VB): Dans le cadre du projet européen Skyfall, la police anversoise va acquérir des drones capables de capturer ou de neutraliser des drones indésirables évoluant dans l'espace aérien. Ce n'est pas l'interdiction de faire voler des drones aux alentours des aéroports qui va arrêter les individus animés de mauvaises intentions.

Combien d'incidents impliquant des drones a-t-on dénombrés l'an dernier à l'aéroport de Zaventem? Y a-t-il des éléments qui indiquent que l'intention était de mettre délibérément l'aéroport en danger? Le ministre envisage-t-il d'utiliser aussi des drones pour sécuriser l'aéroport de Zaventem? skeyes est-il associé à ce projet?

02.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): En 2018, on a enregistré cinq déclarations concernant des drones présumés. Selon les informations dont dispose Brussels Airport Company (BAC), il n'y a pas eu jusqu'à présent d'actes de malveillance liés à l'utilisation de drones. BAC fait partie d'un groupe de travail de la DGTA qui développe de nouvelles formes d'approche en matière de technologie, d'identification de procédures, de localisation et d'assourdissement.

Le Belgian Civil Drone Council (BCDC) est une plateforme créée pour organiser l'échange d'informations entre les autorités publiques et l'industrie. Le groupe de travail 4 du BCDC examine tous les aspects de la sécurité liés aux opérations impliquant des drones. Il formulera des recommandations relatives aux mesures antidrones, à la protection des aéroports et d'autres sites sensibles. Brussels Airport suit l'ensemble des évolutions et des bonnes pratiques dans le secteur par le biais du réseau international et européen d'aéroports.

Je n'ai pas connaissance du projet Skyfall et la DGTA non plus.

01.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De minister heeft niet op alle vragen geantwoord. Het is niet duidelijk hoe de kosten verdeeld zullen worden of hoe er gecommuniceerd zal worden tussen de verschillende diensten. In het verleden is communicatie tussen de verschillende spoorwegbedrijven reeds een pijnpunt gebleken.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De luchthavenbeveiliging tegen drones" (55000579C)

02.01 Frank Troosters (VB): In het kader van het Europese Skyfall-project zal de Antwerpse politie drones aankopen die ongewenste drones in het luchtruim kunnen overnemen of neerhalen. Dat het rond luchthavens verboden is drones te gebruiken, zal mensen met slechte bedoelingen niet tegenhouden.

Hoeveel incidenten met drones waren er het afgelopen jaar op de luchthaven van Zaventem? Zijn er indicaties dat men moedwillig de luchthaven in gevaar wilde brengen? Overweegt de minister om ook de luchthaven van Zaventem te laten beveiligen met drones? Wordt skeyes hierbij betrokken?

02.02 Minister François Bellot (Nederlands): In 2018 werden vijf verklaringen afgelegd over vermeende drones. Volgens de informatie waarover Brussels Airport Company (BAC) beschikt, was er tot nog toe geen kwaadwillig gebruik van drones. BAC maakt deel uit van een werkgroep van het DGLV die nieuwe vormen van aanpak ontwikkelt inzake technologie, procesidentificatie, lokalisatie en demping.

Wij hebben de Belgian Civil Drone Council (BCDC) opgericht als forum voor informatie-uitwisseling tussen de overheid en het bedrijfsleven. Werkgroep 4 van de BCDC onderzoekt alle veiligheidsaspecten inzake droneoperaties. De werkgroep zal aanbevelingen doen inzake antidronemaatregelen, de bescherming van de vliegvelden en anderen gevoelige plaatsen. Via het internationale en Europese netwerk van vliegvelden volgt Brussels Airport alle evoluties en best practices in de sector.

Ik ben niet ingelicht over Skyfall, het DGLV evenmin.

02.03 Frank Troosters (VB): Le problème des drones doit être attentivement suivi. Il nous reste à attendre les recommandations du groupe de travail du BCDC. Celui-ci pourrait peut-être prendre contact avec les responsables du projet Skyfall de sorte à accélérer le processus.

L'incident est clos.

03 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet relatif à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000588C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre, l'une des plus grandes gares du pays, ont connu des retards répétés. Selon le plan pluriannuel d'investissement, la mise en service est prévue pour 2026, mais la deuxième phase du projet est à l'arrêt depuis plus d'un an.

Quel est l'état actuel de la situation?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB fait savoir que les travaux de la phase 2 – les travaux aux voies 7 à 1 – débiteront en 2020. La nouvelle demande de permis de bâtir ne sera introduite que lorsqu'un accord aura été conclu entre la ville de Gand et la SNCB. Des études et des concertations sont actuellement en cours. La fin des travaux est prévue pour 2027. En raison de la procédure d'adjudication en cours et de l'enquête réalisée actuellement à la Cour des comptes, je ne peux fournir aucune autre précision.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Quinze ans se sont écoulés, entre-temps, depuis la signature du premier accord de coopération. La phase 1 a déjà entraîné un dépassement du budget à concurrence de 26 millions d'euros. J'espère que la deuxième phase se déroulera plus facilement et que le budget ne dérapera plus.

L'incident est clos.

04 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Schoonaarde" (55000591C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Depuis sa fermeture en 2004, le bâtiment de la gare de Schoonaarde à Termonde – monument classé – est devenu une ruine. Le toit d'une aile latérale du bâtiment s'est encore effondré il y a quatre ans.

Comment les entreprises publiques gèrent-elles les monuments décrépis? Quels sont les travaux de maintenance effectués à la gare de Schoonaarde

02.03 Frank Troosters (VB): Het droneprobleem moet met aandacht worden gevolgd. Voorlopig is het wachten op de aanbevelingen van de werkgroep van de BCDC. Misschien kan de BCDC contact opnemen met de projectleiders van Skyfall om een en ander wat te versnellen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het project inzake het station Gent-Sint-Pieters" (55000588C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): De werken aan het station Gent-Sint-Pieters, een van de grootste stations van het land, liepen al herhaalde vertragingen op. Volgens het meerjareninvesteringsplan is de ingebruikname voor 2026, maar de tweede fase van het project ligt al meer dan een jaar stil.

Wat is de stand van zaken?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS laat weten dat de werken voor fase 2 – de werken aan de sporen 7 tot en met 1 – in 2020 zullen starten. De nieuwe bouwaanvraag zal pas worden ingediend wanneer er een akkoord is tussen de stad Gent en de NMBS. Momenteel lopen er studies en overlegmomenten. De streefdatum voor het einde van de werken is 2027. Door de lopende aanbestedingsprocedure en het lopende onderzoek bij het Rekenhof kan ik geen verdere details geven.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ondertussen in het vijftien jaar geleden dat de eerste samenwerkingsovereenkomst werd ondertekend. Fase 1 veroorzaakte al een budgetoverschrijding van 26 miljoen euro. Ik hoop dat fase 2 vlotter zal verlopen en dat het kostenplaatje onder controle blijft.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Schoonaarde" (55000591C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het stationsgebouw van Schoonaarde in Dendermonde – een beschermd monument – is sinds zijn sluiting in 2004 gedegenereerd tot een bouwval. Vier jaar geleden stortte het dak van een zijvleugel nog in.

Hoe gaan overheidsbedrijven om met verkrottende monumenten? Welke onderhoudswerken werden sinds 2004 uitgevoerd in het station van

depuis 2004? Que compte faire la SNCB de ce bâtiment?

04.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne la politique de la SNCB à l'égard des biens immobiliers inoccupés, je renvoie à ma réponse à la question écrite n°13.

Il y a peu, la SNCB et la ville de Termonde ont entamé des travaux de réaménagement des abords de la gare de Schoonaarde. Des emplacements pour vélos y seront installés, de même qu'un parking pour 84 véhicules, de nouveaux égouts, des éclairages publics et une zone verte.

Le bâtiment de la gare abrite des installations dont Infrabel a besoin pour faire fonctionner la signalisation existante. La servitude que la SNCB a accordée à Infrabel dans ce but ne pourra être reconsidérée qu'après l'entrée en service de la nouvelle signalisation en 2023. Une vente est donc pour l'instant impossible. À court terme, la SNCB examinera toutefois ce qu'il est possible de valoriser.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): En 2023, le bâtiment présentera une dégradation importante. Un particulier ne peut pas impunément laisser sa propriété se délabrer. Il appartient à une entreprise publique de montrer l'exemple et de prendre ses responsabilités.

L'incident est clos.

05 Question de Malik Ben Achour à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture potentielle de l'arrêt SNCB de Verviers-Palais" (55000605C)

05.01 Malik Ben Achour (PS): De fortes inquiétudes pèsent sur l'avenir de l'arrêt SNCB de Verviers-Palais. Selon un comptage des voyageurs réalisé par la SNCB, seuls 11 voyageurs y prendraient le train en semaine. La bourgmestre de Verviers et les navetteurs émettent des doutes sur ce chiffre. Du fait de travaux en cours, peu de trains s'y arrêtent actuellement.

Le maintien de ce point d'arrêt, lien avec les localités voisines, au cœur de la ville, est vital pour ce chef-lieu d'arrondissement dans un contexte de péri-urbanisation et de désertification commerciale. Des centaines d'écoliers et d'étudiants sont également dépendants du train, lequel permet une mobilité peu polluante.

Schoonaarde? Wat is de NMBS ermee van plan?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): Voor de vraag over het beleid van de NMBS ten aanzien van ongebruikte onroerende goederen verwijs ik naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 13.

Zeer recent zijn de NMBS en de stad Dendermonde gestart met de herinrichting van de stationsomgeving van Schoonaarde. Er komen fietsenstallingen, een parking voor 84 auto's, nieuwe riolering, openbare verlichting en een groenzone.

In het stationsgebouw staan installaties die Infrabel nodig heeft voor de werking van de bestaande seininrichting. Pas na de indienstneming van de nieuwe seininrichting in 2023 kan de erfdienstbaarheid worden herbekeken die de NMBS hiervoor aan Infrabel heeft verleend. Een verkoop is momenteel dus onmogelijk. Op korte termijn zal de NMBS wel nagaan welke valorisatie er kan gebeuren.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): In 2023 zal het gebouw een verregaand verval vertonen. Een particulier kan niet ongestraft zijn eigendom laten verkrotten. Een overheidsbedrijf heeft een voorbeeldfunctie en moet zijn verantwoordelijkheid nemen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Malik Ben Achour aan François Bellot (Mobilititeit) over "De mogelijke sluiting van de NMBS-stopplaats Verviers-Paleis" (55000605C)

05.01 Malik Ben Achour (PS): Er bestaat grote bezorgdheid over de toekomst van de NMBS-stopplaats Verviers-Palais. Uit een door de NMBS uitgevoerde reizigerstelling zou blijken dat er tijdens de week slechts 11 personen de trein nemen. De burgemeester van Verviers en de pendelaars betwijfelen dit cijfer. Door de huidige werkzaamheden stoppen er momenteel weinig treinen.

Het behoud van deze stopplaats, die een verbinding vormt tussen de naburige gemeenten en het stadscentrum, is voor deze arrondissementshoofdplaats in een context van periurbanisatie en commerciële leegloop van vitaal belang. Ook zijn er honderden scholieren en studenten afhankelijk van de trein, een weinig vervuילend vervoermiddel.

Quelles suites ont-elles été données au courrier que vous a envoyé la bourgmestre? Quelle est la méthodologie utilisée pour réaliser les comptages de voyageurs? Vous engagez-vous à maintenir durablement ce point d'arrêt?

05.02 François Bellot, ministre (*en français*): Infrabel effectue d'importants travaux dans le tunnel d'Ensival avec pour conséquence un service à voie unique entre Pepinster et Verviers-Central. Ce chantier est dans sa seconde phase, qui durera jusqu'à la fin de l'année. Étant donné l'importante réduction de capacité, seuls quatre trains par jour s'arrêtent à Verviers-Palais au lieu des 32 habituellement prévus.

La SNCB a observé, en octobre 2018, onze voyageurs monter dans les quatre trains desservant la gare durant ces travaux. Hors travaux, la fréquentation se situe entre 100 et 200 voyageurs par jour. Il n'y a pas de raison de ne pas rétablir les 32 trains s'arrêtant à Verviers-Palais après les travaux.

La SNCB s'est engagée à ne prendre aucune décision sur base des chiffres actuels. Elle déplore cette situation temporaire.

Le contrat de gestion en cours n'autorise la fermeture d'aucun point d'arrêt en Belgique.

05.03 Malik Ben Achour (PS): Nous resterons vigilants aux questions de mobilité et d'accessibilité par des modes doux dans les centres de nos villes et communes.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'infrastructure réalisés par Infrabel sur la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (55000609C)
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Les implications des travaux sur la jonction Nord-Midi pour les voyageurs" (55000177C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation de la capacité de la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (55000536C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux sur la jonction Nord-Midi" (55000672C)
- Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux sur la jonction Nord-Midi" (55000687C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La planification des travaux ferroviaires"

Hoe werd er gevolg gegeven aan de brief die de burgemeester u gestuurd heeft? Welke methode werd er bij die reizigerstellingen gebruikt? Verbindt u zich ertoe om die stopplaats op de lange termijn te behouden?

05.02 Minister François Bellot (*Frans*): Infrabel voert belangrijke werken uit in de tunnel van Ensival, wat geleid heeft tot een dienst op enkel spoor tussen Pepinster en Verviers-Centraal. Dat project bevindt zich in de tweede fase, die tot het einde van het jaar zal duren. Gezien de aanzienlijke capaciteitsvermindering stoppen er in Verviers-Palais slechts 4 treinen per dag in plaats van de 32 treinen in normale omstandigheden.

In oktober 2018 heeft de NMBS elf reizigers geteld op de vier treinen die tijdens de periode van de werken in het station stopten. Wanneer er geen werken uitgevoerd worden, ligt het reizigersaantal tussen 100 en 200 reizigers per dag. Er is geen reden om de 32 treinen die in Verviers-Palais stoppen na de werken niet opnieuw in te stellen.

De NMBS heeft beloofd dat ze geen beslissing zal nemen op grond van de huidige cijfers. Ze betreurt die tijdelijke situatie.

Het lopende beheerscontract bepaalt dat er geen enkele stopplaats in België mag worden gesloten.

05.03 Malik Ben Achour (PS): We zullen de mobiliteitskwestie en het vraagstuk van de toegankelijkheid van de stadscentra en gemeenten voor duurzame vervoersmodi nauwgezet blijven volgen.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilititeit) over "De infrastructuurwerken door Infrabel aan de Noord-Zuidverbinding te Brussel" (55000609C)
- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilititeit) over "De gevolgen van de werken aan de Noord-Zuidverbinding voor de reizigers" (55000177C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "De verhoging van de capaciteit op de Brusselse Noord-Zuidas" (55000536C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilititeit) over "De werken aan de Noord-Zuidverbinding" (55000672C)
- Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilititeit) over "De werken op de Noord-Zuidverbinding" (55000687C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "De planning van de

(55000682C)

06.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Fin juillet, Infrabel a fait savoir que des travaux importants seraient réalisés sur l'infrastructure de la jonction Nord-Midi à partir de l'automne. Ces interventions auront une incidence considérable sur les voyageurs, en particulier sur ceux qui doivent se rendre quotidiennement à Bruxelles.

Les nuisances y afférentes seront-elles réduites au maximum? Comment? Pourquoi ces projets ont-ils fait l'objet d'une communication si tardive? Le ministre a-t-il pu influencer sur la planification des travaux? Quelles mesures a-t-il prises pour améliorer la communication d'Infrabel? Pour ce dossier, se concerte-t-il avec les ministres en charge des Travaux au sein des gouvernements fédéral et régionaux? Les organisations patronales sont-elles également impliquées dans la concertation?

06.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Pour un bon fonctionnement de la jonction Nord-Midi, des travaux moderniseront et informatiseront la signalisation, du 14 octobre au 12 novembre, pour installer le système de freinage des trains ETCS, système garantissant mieux la sécurité du rail, suite à la catastrophe de Buizingen.

Pour des raisons techniques, la capacité de la jonction sera réduite durant la période. Infrabel a trouvé une solution pour 46 des 104 trains de pointe traversant au quotidien la jonction et cherche des alternatives pour les autres. Du 18 octobre au 8 novembre, 30 % puis 50 % des aiguillages à l'entrée sud de Bruxelles seront bloqués en position fixe; 85 % des 300 trains empruntant la jonction aux heures de pointe du matin continueront à suivre leur itinéraire habituel; 12 trains P seront supprimés, 35 trains P seront limités ou déviés vers d'autres gares bruxelloises. En raison de la diminution des aiguillages, on ne pourra établir des itinéraires alternatifs en cas de perturbation.

Les solutions proposées par Infrabel vous ont-elles été présentées? Y a-t-il des alternatives? Si oui, pourquoi n'ont-elles pas été retenues? Ne peut-on affecter davantage les heures creuses? À qui incombera le coût de ces alternatives et de la campagne d'information?

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): À quels désagréments doit-on s'attendre à la suite des travaux prévus? Quelles mesures seront-elles prises pour limiter ces désagréments? Combien de

spoorwerken" (55000682C)

06.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Eind juli liet Infrabel weten dat er in het najaar grote infrastructuurwerken zouden starten aan de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Dit zal een grote impact hebben op de treinreizigers en dan vooral op wie dagelijks naar Brussel moet pendelen.

Hoe zal de hinder zoveel mogelijk worden beperkt? Waarom werd er over die plannen zo laat gecommuniceerd? Heeft de minister inspraak gehad in de planning? Wat heeft hij ondernomen om de communicatie van Infrabel te verbeteren? Pleegt hij over dit dossier overleg met de ministers die in de federale en de regionale regeringen bevoegd zijn voor Werk? Worden ook de werkgeversorganisaties bij het overleg betrokken?

06.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Voor een vlotte afwikkeling van het treinverkeer op de Noord-Zuidverbinding worden er van 14 oktober tot 12 november werken uitgevoerd ter modernisering en digitalisering van de seininrichting. Tijdens die werken wordt het ETCS-systeem geïnstalleerd, dat voor een grotere veiligheid op het spoor moet zorgen na de ramp in Buizingen.

Om technische redenen wordt de capaciteit van de verbinding in die periode beperkt. Infrabel heeft een oplossing gevonden voor 46 van de 104 piekurtreinen die dagelijks door de verbinding rijden, en zoekt alternatieven voor de andere treinen. Van 18 oktober tot 8 november wordt 30 % en later 50 % van de wissels aan de zuidkant van het Zuidstation vastgezet; 85 % van de 300 treinen die 's ochtends tijdens de piekuren door de verbinding rijden, blijft de gewone route volgen; 12 P-treinen worden afgeschaft, 35 P-treinen worden beperkt of omgeleid naar andere Brusselse stations. Door de vermindering van het aantal wissels kan er bij storingen niet in alternatieve routes voorzien worden.

Heeft Infrabel de mogelijke oplossingen aan u voorgelegd? Zijn er alternatieven? Zo ja, waarom kwamen die niet in aanmerking? Kan de nadruk niet wat meer gelegd worden op de daluren? Wie zal er opdraaien voor de kosten van die alternatieven en de informatiecampaagne?

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Welke hinder mag er door deze werken verwacht worden? Welke maatregelen worden er genomen om de hinder te beperken? Hoeveel treinen zullen er volgens het

trains seront-ils supprimés, selon les plans les plus récents? Une scission sera-t-elle opérée sur certaines grandes liaisons de sorte que les gares du Nord et du Midi serviront de gares de tête de ligne, la gare de Bruxelles-Central n'étant pas desservie?

Pourquoi les travaux n'ont-ils pas été réalisés durant les grandes vacances? Que pense le ministre du choix opéré par Infrabel de faire exécuter les travaux principalement pendant les heures ouvrables et non la nuit ou le week-end? Le ministre a-t-il manœuvré de manière à ce que la SNCB et Infrabel se concertent pour que de tels scénarios ne se reproduisent plus?

06.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce chantier sera une rude épreuve pour des milliers d'usagers du rail. Infrabel le reconnaît également et évoque un manque de moyens humains disponibles.

Le ministre est-il parfaitement informé des plans concrets, de leur durée et de la pénurie de personnel disponible? Quelle sera la durée des travaux? Seront-ils effectivement prolongés à cause de la pénurie de travailleurs? Quelles mesures le ministre peut-il prendre pour réduire l'incidence future des travaux pour les voyageurs? Comment augmenter les ressources en personnel d'Infrabel?

06.05 Laurence Zanchetta (PS): Les travaux sur la jonction Nord-Midi sont nécessaires pour améliorer la sécurité et la ponctualité sur ce tronçon le plus emprunté du pays et disposer d'un réseau de qualité.

Dans leur communication externe, SNCB, Infrabel et STIB sont conscientes de l'impact pour les voyageurs et proposent des solutions alternatives.

Le choix du moment des travaux soulève des questions, même s'ils s'étalent sur plusieurs jours de congés scolaires. Pourquoi n'ont-ils pas lieu pendant les grandes vacances?

Qui assume le coût des alternatives proposées aux voyageurs? Pour les clients de la SNCB, ne faudrait-il pas une compensation s'ils doivent acheter un billet de la STIB?

Dans quelle mesure ces travaux amélioreront-ils la qualité du service sur la jonction?

06.06 Jef Van den Bergh (CD&V): La communication entre Infrabel, la SNCB et les voyageurs est souvent perturbée et l'idée de

recentste plan worden geschrapt? Zal er in een aantal grote verbindingen een 'knip' komen waarbij het Noord- en het Zuidstation als kopstations dienen en Brussel-Centraal niet wordt bediend?

Waarom werden de werken niet in de zomervakantie uitgevoerd? Wat vindt de minister van de keuze van Infrabel om hoofdzakelijk tijdens de gewone werkuren te werken en niet 's nachts of in het weekend? Heeft hij aangestuurd op overleg tussen Infrabel en de NMBS opdat dergelijke scenario's zich niet meer kunnen voordoen?

06.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Deze werf wordt een ware beproeving voor duizenden reizigers. Infrabel geeft dat zelf ook aan en wijst op een tekort aan beschikbare medewerkers.

Is de minister volledig op de hoogte van de concrete plannen, van hun duurtijd en van dat gebrek aan beschikbaar personeel? Hoe lang zullen de werken duren? Duren ze inderdaad langer door dat tekort aan werknemers? Wat kan de minister doen om de impact op de reizigers in de toekomst te beperken? Hoe kan Infrabel aan meer medewerkers komen?

06.05 Laurence Zanchetta (PS): De werken op de Noord-Zuidverbinding zijn nodig om de veiligheid en de stiptheid op dit drukste baanvak van het land te verbeteren en de reiziger een spoorwegnet van hoge kwaliteit te bieden.

De NMBS, Infrabel en de MIVB beseffen dat die werken een impact zullen hebben op de dienstverlening, en stellen in hun externe communicatie alternatieve oplossingen voor.

De planning van de werken doet vragen rijzen, ook al vallen ze voor een deel tijdens de schoolvakantie. Waarom werden ze niet tijdens de zomervakantie ingepland?

Wie draait er op voor de kosten van de alternatieve oplossingen voor de reiziger? Moeten klanten van de NMBS geen compensatie krijgen als ze een vervoerbewijs van de MIVB moeten kopen?

In hoeverre zal de kwaliteit van de dienstverlening op de Noord-Zuidverbinding door die werken verbeterd worden?

06.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De communicatie tussen Infrabel, de NMBS en de treinreizigers loopt wel vaker mank en ik vind een

consacrer une audition à ce problème me semble judicieuse. Certes les travaux à la jonction Nord-Midi sont réellement nécessaires, mais leur calendrier est pour le moins étrange. L'automne est traditionnellement une période d'activité intense pour le rail et les statistiques de ponctualité ne sont alors généralement pas excellentes. Pourquoi avoir choisi précisément cette période?

Qui doit assurer la coordination entre la SNCB et Infrabel? Le SPF Mobilité doit-il intervenir dans ce domaine? Quel est l'état d'avancement des contrats de gestion définissant clairement les compétences respectives et les modalités de coopération entre les entreprises? Devrons-nous attendre un gouvernement de plein exercice pour qu'ils soient concrétisés?

06.07 François Bellot, ministre (*en français*): Du 14 octobre au 12 novembre, Infrabel terminera la modernisation de l'axe Nord-Midi, notamment l'informatisation complète de la gestion du trafic. Le système de signalisation du côté sud de la gare de Bruxelles-Midi, vieux d'un demi-siècle, sera modernisé. Un saut technologique est aussi indispensable pour installer l'ETCS qui permettra un haut niveau de sécurité, comme le recommandait la commission Buizingen.

Les deux entreprises se sont rencontrées plusieurs fois. Mes collaborateurs ont cherché une solution équilibrée entre les besoins du chantier et l'impact sur le trafic. Il me semblait inacceptable de supprimer plus de 100 trains P par jour.

(*En néerlandais*) Les travaux empêcheront pendant un mois l'accès de certains trains à la gare de Bruxelles-Midi et limiteront la capacité de l'ensemble de la jonction Nord-Midi. Une réduction de l'offre de trains durant l'heure de pointe matinale et vespérale est dès lors inéluctable. La SNCB et Infrabel ont élaboré conjointement un plan de transport alternatif afin de réduire autant que possible l'incidence des travaux sur les voyageurs.

(*En français*) Ainsi, 85 % des 300 trains qui empruntent chaque jour de la semaine la jonction durant les heures de pointe suivront leur itinéraire habituel. Une dizaine de trains P ne circulera pas. Une trentaine de trains P seront détournés vers une autre gare bruxelloise, ou leur parcours sera limité. Des alternatives seront proposées aux voyageurs en privilégiant l'intermodalité.

hoorzitting daarover dan ook een goed idee. De werken aan de Noord-Zuidverbinding zijn wel degelijk nodig, maar de timing ervan is wel vreemd. In het najaar is het namelijk traditioneel heel druk op het spoor en de stiptheidscijfers zijn in die periode meestal niet al te best. Waarom werd net voor die timing gekozen?

Wie moet de NMBS en Infrabel coördineren? Moet de FOD daarin een rol spelen? Hoe staat het met de beheerscontracten waarin de respectieve bevoegdheden en de samenwerking duidelijk worden gedefinieerd? Moeten we voor de concretisering daarvan wachten tot er een volwaardige regering is?

06.07 Minister François Bellot (*Frans*): Van 14 oktober tot 12 november legt Infrabel de laatste hand aan de modernisering van de Noord-Zuidverbinding, met inbegrip van de volledige informatisering van het verkeersbeheer. Het signalisatiesysteem ten zuiden van het station Brussel-Zuid, dat een halve eeuw oud is, wordt gemoderniseerd. Er is ook een technologische sprong voorwaarts nodig om het ETCS-systeem te installeren, dat het veiligheidsniveau een niveau hoger zal tillen, zoals de commissie-Buizingen had aanbevolen.

De twee bedrijven zijn verschillende keren bijeengekomen. Mijn medewerkers hebben naar een evenwichtige oplossing gezocht, waarbij er rekening werd gehouden met de werfbehoeften en de impact op het verkeer. De afschaffing van meer dan 100 P-treinen per dag was volgens mij onaanvaardbaar.

(*Nederlands*) De werken zullen gedurende een maand de toegang van bepaalde treinen tot Brussel-Zuid onmogelijk maken en de capaciteit van de hele Noord-Zuidverbinding beperken. Een inkrimping van het treinaanbod in de ochtend- en avondspits is dan ook onvermijdelijk. De NMBS en Infrabel hebben samen een alternatief vervoersplan uitgewerkt om de impact van de werken op de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

(*Frans*) Zo zal 85% van de 300 treinen die dagelijks tijdens de spits door de Noord-Zuidverbinding rijden hun gebruikelijke route volgen. Een tiental P-treinen zal niet rijden. Een dertigtal P-treinen zal worden omgeleid naar een ander station in Brussel of hun traject zal worden beperkt. Er zullen alternatieven worden aangeboden aan de reizigers met de nadruk op intermodaliteit.

Ce plan de transport alternatif est détaillé sur le site, l'application et le planificateur de voyages de la SNCB. Une information générale sera donnée via les autres canaux de communication de la SNCB: *newsletters*, réseaux sociaux, affiches, écrans et annonces en gare et dans les trains.

La SNCB informe aussi les fédérations d'employeurs et les institutions scolaires bruxelloises. Ces travaux pourraient être l'occasion de recourir au télétravail ou au covoiturage.

Enfin, la SNCB augmentera le personnel sur les quais et en gare ainsi que les agents Securail durant les heures de pointe et lors des deux longs week-ends.

(En néerlandais) Des stewards seront également mobilisés dans les gares ferroviaires où une correspondance avec la STIB est nécessaire, à savoir les gares de Bruxelles-Ouest et de Mérode.

En ce qui concerne l'augmentation de la capacité de la jonction Nord-Midi, un grand nombre d'études ont été réalisées au cours des quinze dernières années. Ces analyses doivent faciliter les choix dans le futur.

En raison de l'offre RER et de la demande croissante de mobilité ferroviaire, il faut dès à présent œuvrer à une plus grande robustesse et une plus grande capacité des axes traversant la capitale, qui sont empruntés par deux tiers des voyageurs. Il est possible de mieux utiliser la capacité actuelle par une exploitation plus efficace via le système Automatic Train Operation et par l'interfaçage de ce système avec le nouveau Traffic Management System d'Infrabel. Le trafic ferroviaire va être organisé progressivement selon trois corridors de circulation indépendants.

(En français) La demande de transport ferroviaire ne cesse de croître malgré de nouvelles infrastructures et pèse inévitablement sur la jonction Nord-Midi, nœud ferroviaire belge.

06.08 Pieter De Spiegeleer (VB): J'espère sincèrement qu'en octobre et en novembre, il apparaîtra que mon inquiétude était infondée.

06.09 Sophie Rohonyi (DéFI): On ne remet nullement en cause l'utilité de ces travaux. Il s'agissait de savoir si la solution choisie était équilibrée. Or, nous ne comprenons toujours pas pourquoi on insiste sur les heures de pointe au détriment des heures creuses.

Dit alternatief vervoersplan wordt gedetailleerd beschreven op de website, de app en de reisplanner van de NMBS. Er zal algemene informatie verstrekt worden via de andere communicatiekanalen van de NMBS, zoals nieuwsbrieven, sociale netwerken, affiches, schermen en aankondigingen in de stations en op de treinen.

De NMBS informeert ook de werkgeversfederaties en de Brusselse onderwijsinstellingen. Die werken kunnen een gelegenheid zijn om te telewerken en te carpoolen.

Ten slotte zal de NMBS meer personeel inzetten op de perrons en in de stations en de Securailagenten zullen patrouilleren in de spitsuren en tijdens de twee lange weekends.

(Nederlands) Er zullen ook stewards worden ingezet in de treinstations waar een aansluiting met de MIVB nodig is, met name in de stations Brussel-West en Merode.

Over de verhoging van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding werd de voorbije vijftien jaar een groot aantal studies uitgevoerd. Deze analyses moeten keuzes in de toekomst vergemakkelijken.

Door het GEN-aanbod en door de stijgende vraag naar spoormobiliteit moet nu al worden gewerkt naar een grotere robuustheid en een grotere capaciteit van de assen door de hoofdstad, die door twee derden van de reizigers worden gebruikt. De huidige capaciteit kan beter worden benut door een efficiëntere exploitatie via het Automatic Train Operation-systeem en de 'interfacing' ervan met het nieuwe Traffic Management System van Infrabel. Treinverkeer zal stapsgewijs worden georganiseerd op drie onafhankelijke verkeerscorridors.

(Frans) De vraag naar spoorvervoer blijft ondanks de nieuwe infrastructuur stijgen en weegt onvermijdelijk op de Noord-Zuidverbinding, het Belgisch spoorwegknooppunt.

06.08 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik hoop oprecht dat in oktober en november zal blijken dat mijn ongerustheid onterecht was.

06.09 Sophie Rohonyi (DéFI): Het nut van die werken staat buiten kijf. We wilden weten of de gekozen oplossing evenwichtig was. We begrijpen echter nog altijd niet waarom de focus wordt gelegd op de piekuren en niet op de daluren.

Cette jonction est essentielle pour les navetteurs comme pour les Bruxellois eux-mêmes, le train étant devenu un mode de transport essentiel dans la capitale. Si l'on sollicite des agents de la STIB pour assurer des correspondances ou aiguiller des voyageurs, il faut une concertation avec la Région; il en va de même si l'on veut une intermodalité effective.

06.10 Tomas Roggeman (N-VA): Il y a deux ans, Infrabel était venue présenter ici sa nouvelle politique en matière de travaux d'infrastructure. La prédiction faite à l'époque par Mme Inez De Coninck, laquelle craignait que la concentration de travaux en journée et en semaine n'occasionne des problèmes, se concrétise aujourd'hui pleinement. Si Infrabel s'en tient à cette politique et si la SNCB n'améliore pas sa communication, il subsistera des problèmes de ce type.

06.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre n'a pas répondu à ma question concernant la réduction du cadre du personnel d'Infrabel et son incidence sur la durée des travaux. Ainsi par exemple, ce sont 113 poseurs de voies qui sont partis à la retraite au cours des 8 derniers mois, et 71 nouveaux seulement qui les ont remplacés. Si l'on veut que les travaux d'infrastructure se déroulent rapidement, il faut prévoir suffisamment de personnel.

06.12 François Bellot, ministre (en français): Il y aura plus de 350 travailleurs sur le chantier. Infrabel a choisi de concentrer l'activité, quitte à postposer des congés: au lieu de six mois de nuisances, il y aura deux week-ends très perturbés. Infrabel voulait supprimer tous les trains P, mais nous leur avons dit que c'était impossible.

06.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ces travaux étaient pourtant programmés? Dans ce cas, un effectif suffisant est le moins que l'on puisse attendre.

06.14 Laurence Zanchetta (PS): En l'absence de réponse satisfaisante quant au calendrier des travaux, nous restons vigilants.

L'incident est clos.

07 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport de la SNCB et la liaison Hasselt-Anvers" (55000013C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): L'examen du

De Noord-Zuidverbinding is van cruciaal belang voor de reizigers én de Brusselaars zelf, want de trein is een onmisbaar vervoersmiddel geworden in de hoofdstad. Als men MIVB-personeel wil inzetten om aansluitingen te verzekeren of reizigers informatie te verstrekken, moet dat in overleg met het Gewest gebeuren; idem als men werk wil maken van een effectieve intermodaliteit.

06.10 Tomas Roggeman (N-VA): Twee jaar geleden stelde Infrabel hier zijn nieuwe aanpak inzake infrastructuurwerken voor. De toenmalige voorspelling van mevrouw Inez De Coninck dat het concentreren van de werken overdag op weekdays voor problemen met de dienstverlening zou zorgen, wordt vandaag volledig bewaarheid. Als Infrabel dit beleid aanhoudt en als de communicatie met de NMBS niet verbetert, zullen dergelijke problemen blijven bestaan.

06.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister heeft niet geantwoord op mijn vraag over het ingekrompen personeelsbestand bij Infrabel en de impact daarvan op de duur van de werken. In de voorbije 8 maanden gingen er bijvoorbeeld 113 spoorleggers met pensioen en werden er maar 71 nieuwe aangenomen. Als we willen dat infrastructuurwerken vlot verlopen, moet er genoeg personeel zijn.

06.12 Minister François Bellot (Frans): Er zullen meer dan 350 werknemers ter plaatse werken. Infrabel heeft ervoor gekozen de activiteiten te concentreren, ook al betekent dit uitstel van verlof. In plaats van zes maanden hinder zullen er twee zeer verstoorde weekends zijn. Infrabel wilde alle P-treinen afschaffen, maar we hebben gezegd dat dit onmogelijk was.

06.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Deze werken stonden toch gepland? Men mag dus verwachten dat er in voldoende personeel wordt voorzien.

06.14 Laurence Zanchetta (PS): Wij blijven waakzaam, want ik heb geen bevredigend antwoord gekregen over de kalender voor de werken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het vervoersplan van de NMBS en de verbinding Hasselt-Antwerpen" (55000013C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Het overleg tussen

rétablissement de la liaison Anvers-Hasselt fait également partie de la concertation entre la SNCB et les acteurs limbourgeois concernés sur le nouveau plan de transport de décembre 2020. Depuis la suppression de la liaison IC rapide en 2014, en raison du trafic intense de marchandises entre le port d'Anvers et la région de la Ruhr en Allemagne, le trajet entre Anvers et Hasselt passe soit par Brussels Airport soit par une correspondance à Aarschot, ce qui prolonge le voyage.

Quelles sont les options envisagées par Infrabel? Quelles sont les cinq destinations les plus populaires au départ de Hasselt? Est-il possible d'instaurer une liaison directe aux heures de pointe entre le nord du Limbourg et Bruxelles, sans correspondance à Mol?

07.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel examine la question de savoir si une liaison IC supplémentaire entre Hasselt et Anvers peut être insérée dans la structure actuelle. Il va également proposer les modifications nécessaires pour pouvoir planifier cette nouvelle liaison sur le plan technique.

La relation IC demandée emprunte cependant également un important corridor international de transport de marchandises. Les demandes relatives aux horaires applicables à partir de décembre 2020 ne sont pas encore connues, mais si la capacité est insuffisante, Infrabel aura recours à la procédure adéquate décrite dans le document de référence du réseau. Si la phase de coordination ne permet pas davantage d'aboutir à une solution, il ne pourra pas être satisfait à la totalité des demandes de sillons.

Une éventuelle liaison directe entre le nord du Limbourg et Bruxelles aux heures de pointe n'est envisageable que moyennant l'électrification de la ligne 19. Toutefois, cette liaison emprunterait plusieurs tronçons très fréquentés ainsi que des tronçons à voie unique. Une telle configuration pourrait avoir des conséquences importantes sur la ponctualité de l'ensemble de la relation.

Le plan de transport sera à nouveau présenté au printemps 2020.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Je présume que le ministre m'adressera la réponse à ma question sur les destinations populaires par courrier électronique.

Si le transport de marchandises par rail est important pour réduire la pression du trafic de poids lourds, un bon équilibre doit être trouvé. Il est

de NMBS en Limburgse belanghebbenden over het nieuwe vervoersplan van december 2020 bevat ook het onderzoek naar de herinrichting van de verbinding Hasselt-Antwerpen. Door de schrapping in 2014 van de snelle IC-verbinding wegens het drukke goederenvervoer tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied verloopt het traject via Brussels Airport of een overstap in Aarschot, wat zorgt voor lange reistijden.

Wat acht Infrabel mogelijk? Wat zijn de vijf populairste bestemmingen vanuit Hasselt? Is een rechtstreekse piekuurverbinding tussen het noorden van Limburg en Brussel, zonder overstap in Mol, mogelijk?

07.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel gaat na of een bijkomende IC-verbinding Hasselt-Antwerpen inpasbaar is in de huidige structuur en zal ook de noodzakelijke wijzigingen voorstellen om deze nieuwe verbinding technisch in te plannen.

De gevraagde IC-verbinding is echter ook een belangrijke internationale corridor voor het goederenverkeer. De aanvragen voor de dienstregeling vanaf december 2020 zijn nog niet gekend, maar bij onvoldoende capaciteit zal Infrabel de gepaste procedure in de netverklaring gebruiken. Als ook de coördinatiefase geen oplossing oplevert, kunnen niet alle rijpdaanvragen worden toegewezen.

Een eventuele rechtstreekse piekuurverbinding tussen Noord-Limburg en Brussel is alleen mogelijk als lijn 19 geëlektrificeerd is. Deze verbinding maakt echter gebruik van verschillende druk bereden baanvakken, gecombineerd met enkelsporige baanvakken. Dat kan grote gevolgen hebben voor de stiptheid van de hele verbinding.

In de lente van 2020 zal het vervoersplan opnieuw worden voorgelegd.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik neem aan dat de minister mijn vraag over de populaire bestemmingen via mail zal bezorgen.

Goederenvervoer per spoor is belangrijk om de druk van het vrachtverkeer op de weg te verminderen, maar er moet een gezond evenwicht

inexplicable que le chef-lieu de ma province ne soit quasi pas accessible au départ d'une grande ville flamande. Je me réjouis d'entendre que la SNCB a entrouvert la porte. J'espère que la créativité nous permettra de trouver une saine solution.

L'incident est clos.

08 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55000043C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): En janvier, le ministre flamand M. Weyts a annoncé que le gouvernement allemand était disposé à prendre les rênes de la concertation triangulaire sur le tracé 3RX du Rhin de fer qui passe à Venlo en direction de la région de la Ruhr.

Où en sont les discussions? Infrabel a-t-elle déjà une idée du tracé sur le territoire flamand et des mesures d'accompagnement nécessaires? L'échéance de 2020 pourra-t-elle être respectée pour l'indispensable électrification de la liaison ferroviaire Mol-Hamont? Quand les résultats des études de faisabilité concernant le prolongement de la ligne 19 entre Anvers et Hamont jusqu'à Weert aux Pays-Bas effectuées par la SNCB et ProRail, l'homologue néerlandais d'Infrabel, seront-ils disponibles?

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Après la réception des résultats de l'étude 3RX, un groupe de travail international rassemblant des représentants de la Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne, de la Région flamande et de la région de Rhénanie du Nord-Westphalie a été mis en place. Il s'est réuni le 14 décembre 2018 et le 10 juillet 2019. Les discussions ont essentiellement porté sur les modalités de fonctionnement du groupe. Les discussions sur le fond n'ont pas encore commencé. Une nouvelle concertation est prévue début 2020.

Le tracé des trois tracés possibles en territoire belge est identique. Infrabel a déjà étudié les mesures d'accompagnement par le passé. Celles-ci devront éventuellement faire l'objet d'une actualisation.

Les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont se déroulent selon le planning. La date butoir reste fixée à fin décembre 2020.

Les résultats de l'étude relative à la liaison Anvers-Weert sont attendus à l'automne 2019. Le 11 juillet 2019, la secrétaire d'État néerlandaise Mme Van Velthoven a expliqué les résultats provisoires des études néerlandaises relatives à l'activation de la

zijn. Het is onuitlegbaar dat de hoofdstad van mijn provincie amper bereikbaar is vanuit een belangrijke Vlaamse stad. Ik ben blij dat de NMBS de deur op een kier heeft gezet. Ik hoop dat we met creativiteit een gezonde oplossing kunnen vinden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55000043C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): In januari maakte Vlaams minister Weyts bekend dat de Duitse regering bereid is om de leiding te nemen over het drielandenoverleg over het 3RX-tracé voor de IJzeren Rijn die via Venlo richting het Ruhrgebied loopt.

Wat is de stand van zaken? Heeft Infrabel al zicht op het tracé op Vlaams grondgebied en op de nodige flankerende maatregelen? Zal de timing van eind 2020 worden gehaald voor de nodige elektrificatie van de spoorverbinding Mol-Hamont? Wanneer mogen we de resultaten verwachten van de haalbaarheidsstudies van de NMBS en van het Nederlandse ProRail om lijn 19 tussen Antwerpen en Hamont door te trekken naar het Nederlandse Weert?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): Na de 3RX-studie werd een internationale werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van België, Nederland, Duitsland, Het Vlaams Gewest en Noordrijn-Westfalen. De werkgroep kwam samen op 14 december 2018 en 10 juli 2019. Er werden vooral afspraken gemaakt over de werking. De inhoudelijke besprekingen moeten nog van start gaan. Een volgend overleg is begin 2020 gepland.

Voor elk van de drie mogelijke tracés is het tracé op Belgisch grondgebied hetzelfde. Infrabel heeft de flankerende maatregelen reeds bestudeerd in het verleden. Ze zullen mogelijks geactualiseerd moeten worden.

De elektrificatiewerken van de spoorlijn tussen Mol en Hamont verloopt volgens plan. De streefdatum blijft eind december 2020.

De resultaten van de studie over de verbinding Antwerpen-Weert worden in het najaar van 2019 verwacht. Op 11 juli 2019 heeft Nederlands staatssecretaris Van Velthoven toelichting gegeven over de voorlopige resultaten van de Nederlandse

liaison Hamont-Weert. Elle va à présent se concerter avec les autorités locales et faire réaliser une seconde étude sur les coûts. De plus amples informations sont également attendues à l'automne.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Si le transport de marchandises depuis le port d'Anvers vers la région de la Ruhr peut être assuré de la manière la plus courte et la plus logique via ce tracé, cela permettra également d'augmenter la capacité pour le transport de personnes dans le Limbourg.

L'incident est clos.

09 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Hasselt" (55000044C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Les travaux de rénovation de la gare d'Hasselt ont pris du retard.

La première phase, qui concerne les travaux à l'arrière du bâtiment, est-elle entre-temps terminée? La seconde phase va-t-elle débiter comme prévu?

09.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le nouvel accès situé à l'arrière de la gare est opérationnel depuis le 5 juillet et a été entièrement recouvert et muni d'un nouvel escalier. Un ascenseur sera installé dans le courant de l'année prochaine. La SNCB prévoit que la seconde phase des travaux débutera fin 2019. Au cours des années à venir, le tunnel sous-voies sera rénové et des escaliers roulants et des ascenseurs mèneront aux quais. Les quais seront surélevés et munis de nouveaux bancs et d'abris. De nouveaux panneaux d'information sont déjà installés depuis l'année dernière.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Malgré les retards, on s'est tout de même déjà attaqué à l'arrière de la gare. Nous sommes impatients de voir la suite des travaux.

L'incident est clos.

10 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer" (55000079C)

10.01 Frank Troosters (VB): Nous avons pu lire dans *De Tijd* que le transport ferroviaire de marchandises a diminué de 3 % en Belgique, en 2018.

Comment cela s'explique-t-il? Comment le tonnage

études over de activering van de verbinding Hamont-Weert. Zij zal nu overleggen met de lokale overheden en een tweede studie laten uitvoeren over de kosten. Meer informatie wordt eveneens in het najaar verwacht.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Als het goederenvervoer vanuit de Antwerpse haven via de kortste en meest logische weg naar het Ruhrgebied vervoerd kan worden via dit tracé, dan zal dat ook zorgen voor meer capaciteit voor personenvervoer in Limburg.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilité) over "Het station van Hasselt" (55000044C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): De renovatiewerken aan het station van Hasselt hebben vertraging opgelopen.

Is de eerste fase, de werken aan de achterkant van het gebouw, ondertussen voltooid? Zal de tweede fase van start gaan zoals gepland?

09.02 Minister François Bellot (Nederlands): De nieuwe toegang aan de achterkant van het station is sinds 5 juli in gebruik. De toegang werd volledig overdekt en er kwam ook een nieuwe trap. In de loop van volgend jaar komt er een lift. De NMBS verwacht dat de tweede fase van de werken eind 2019 zal starten. In de komende jaren wordt de tunnel onder de sporen vernieuwd en komen er roltrappen en liften naar de perrons. De perrons worden verhoogd en krijgen nieuwe banken en schuilhuisjes. Sinds vorig jaar hangen er al nieuwe informatieschermen.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Ondanks de vertragingen is de achterkant van het station toch al aangepakt. Wij kijken uit naar het verdere verloop van de werken.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité) over "De daling van het goederenvervoer via het spoor" (55000079C)

10.01 Frank Troosters (VB): In *De Tijd* stond dat het goederenvervoer per spoor in België in 2018 met 3 % gedaald is.

Hoe komt dat? Hoe evolueerde de brutotonnage

brut a-t-il évolué entre 2015 et 2018? Discerne-t-on une région ou une liaison accusant une diminution frappante? La hausse prévue du transport ferroviaire de marchandises, de 15 % d'ici à 2030, n'est-elle pas remise en question?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'information faisant état d'une baisse de 3 % est exacte. Infrabel l'impute aux restrictions qui découlent de travaux de maintenance et des efforts réalisés par les opérateurs marchandises en vue d'une plus grande efficacité des transports.

Même si le kilométrage a diminué, il n'en va pas de même pour le tonnage net transporté. Celui-ci a en effet augmenté de 3,8 %. En 2018, le rail belge a transporté davantage de marchandises, mais avec moins de trains. J'ai transmis à la commission un tableau illustrant cette évolution.

Le transport de marchandises par rail est un élément important dans la lutte contre les embouteillages et la réalisation des objectifs environnementaux. En 2017, en Belgique, 12,1 % des marchandises ont été transportées par rail. Ce chiffre est en baisse par rapport au passé et il se situe, par ailleurs, sous la moyenne européenne de 17 %. D'ici 2030, le Belgian Rail Freight Forum s'est fixé comme objectif une part de marché de 16 %. Diverses mesures de promotion du transport ferroviaire de marchandises ont été prises par le précédent gouvernement. Le plan pluriannuel d'investissement prévoit des moyens pour améliorer l'accessibilité des ports via le rail et pour mettre les corridors de fret ferroviaire en conformité avec la norme européenne de 750 mètres.

Durant la période 2017-2020, plus de 13 millions d'euros de subsides vont être octroyés annuellement afin de stimuler les deux formes de transport ferroviaire.

Infrabel travaille à l'amélioration de la gestion des trains et des moyens, ce qui devrait conduire à une augmentation de la capacité pour le transport de marchandises. Il est difficile d'évaluer tout à fait correctement la demande des utilisateurs. Il appartiendra au prochain gouvernement de fixer les objectifs pour les années à venir et de les atteindre.

10.03 Frank Troosters (VB): Si l'on veut rouler plus efficacement, il pourrait être judicieux, par exemple, de réactiver le Rhin de fer.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de
- Jean-Marc Delizée à François Bellot (Mobilité)

tussen 2015 en 2018? Is er een regio of een lijn waar de daling opvallend is? Komt de beoogde verhoging van het goederenvervoer per spoor met 15 % tegen 2030 niet in het gedrang?

10.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het bericht over de daling met 3 % klopt. Infrabel verklaart dat door de beperkingen die voortvloeiden uit onderhoudswerken en de inspanningen van goederenoperatoren om efficiënter te rijden.

Het aantal kilometers mag dan wel gedaald zijn, de nettovervoerstonnage is dat niet. Die is immers met 3,8 % gestegen. Er zijn in 2018 meer goederen over het Belgische spoor vervoerd, maar met minder treinen. Over die evolutie bezorg ik de commissie een tabel.

Goederenvervoer per spoor is belangrijk om verkeerscongestie te bestrijden en om de milieudoelstellingen te halen. België vervoerde in 2017 12,1 % van de goederen per spoor. Dat is een daling ten opzichte van vroeger en het ligt ook onder het Europese gemiddelde van 17 %. Het Belgian Rail Freight Forum wil tegen 2030 een aandeel van 16 % halen. De vorige regering nam diverse maatregelen om het goederenvervoer per spoor te stimuleren. In de meerjareninvesteringsplannen zitten er middelen om de bereikbaarheid per spoor van de zeehavens te verbeteren en om de spoorwegcorridors voor goederen aan te passen aan de Europese 750-meternorm.

In de periode 2017-2020 zal er jaarlijks meer dan 13 miljoen euro subsidies toegekend worden om beide vormen van spoorvervoer te stimuleren.

Infrabel werkt aan de verbetering van het trein- en middelenbeheer, wat tot een verhoging van de capaciteit voor goederenvervoer zou moeten leiden. Het is moeilijk om de vraag van de gebruikers helemaal correct in te schatten. Het is aan de volgende regering de doelstellingen voor de komende jaren te bepalen en ook te halen.

10.03 Frank Troosters (VB): Als men efficiënter wil rijden zou bijvoorbeeld een reactivering van de IJzeren Rijnroute een goede zaak zijn.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van
- Jean-Marc Delizée aan François Bellot

sur "La suppression de lignes de chemin de fer en Wallonie" (55000116C)

- Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "Les déclarations d'Infrabel relatives aux possibles suppressions de lignes ferroviaires rurales" (55000219C)

- Éric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "La menace de suppression de certaines petites lignes ferroviaires" (55000286C)

- Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les plans d'Infrabel concernant la suppression de la ligne 82" (55000290C)

- Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 94 reliant Froyennes à la frontière française" (55000660C)

(Mobilité) over "De afschaffing van spoorlijnen in Wallonië" (55000116C)

- Vanessa Matz aan François Bellot (Mobilité) over "De verklaringen van Infrabel over mogelijke afschaffingen van landelijke treinverbindingen" (55000219C)

- Éric Thiébaud aan François Bellot (Mobilité) over "De mogelijke afschaffing van een aantal kleinere spoorlijnen" (55000286C)

- Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De plannen van Infrabel betreffende de schrapping van lijn 82" (55000290C)

- Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobilité) over "Lijn 94 tussen Froyennes en de Franse grens" (55000660C)

11.01 Jean-Marc Delizée (PS): En juillet dernier, la presse s'est fait l'écho d'un rapport d'audit commandé par Infrabel. Ce rapport a causé beaucoup d'émotion : à dotation inchangée, treize lignes – dont douze en Wallonie – devraient être fermées, faute de moyens pour leur entretien. Or, on sait que les besoins en renouvellement d'infrastructure sont précisément situés en Région wallonne.

Ce n'est donc certainement pas l'heure de supprimer des lignes, alors que nous sommes confrontés à l'enjeu du réchauffement climatique. Il faut, au contraire, réinvestir dans ces dernières.

Dans ma région, Infrabel est en train de consentir des travaux importants avec un ouvrage d'art sur la ligne entre Mariembourg et Couvin. Cela n'aurait évidemment aucun sens d'investir quelque 25 millions d'euros pour ensuite la fermer.

J'en viens à mes questions. Ce rapport d'audit a-t-il été rendu public? Le Parlement peut-il en disposer? Confirmez-vous que les économies imposées sous la présente législature ont nui à la capacité des infrastructures ferroviaires en Wallonie? Partagez-vous également les conclusions de ce rapport, en particulier en ce qui concerne le réinvestissement dans le réseau ferré en Wallonie, sous l'actuelle législature?

11.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Infrabel investit dans l'infrastructure mais évoque dans le même temps la fermeture de la ligne 82 entre Alost et Burst. C'est le monde à l'envers! Vu les problèmes de mobilité aux alentours d'Alost, l'importance de cette ligne pour les jeunes en âge scolaire et la

11.01 Jean-Marc Delizée (PS): In juli van dit jaar berichtte de pers over een door Infrabel besteld auditverslag. Dit verslag heeft heel wat opschudding veroorzaakt: bij ongewijzigde financiering zouden er dertien lijnen, waarvan twaalf in Wallonië, afgeschaft moeten worden wegens een gebrek aan middelen voor het onderhoud ervan. We weten echter dat de behoeften op het vlak van vernieuwing van de infrastructuur precies in het Waals Gewest liggen.

Gelet op de klimaatuitdaging waarmee we momenteel geconfronteerd worden, is het dus zeker niet het juiste moment om lijnen te schrappen. Integendeel, het is noodzakelijk om er opnieuw in te investeren.

In mijn regio voert Infrabel momenteel belangrijke werken uit, namelijk de bouw van een kunstwerk op de lijn Mariembourg-Couvin. Het zou natuurlijk absurd zijn dat er circa 25 miljoen euro in die lijn wordt geïnvesteerd en ze vervolgens wordt afgeschaft.

Ik kom op mijn vragen. Werd het voormelde auditverslag openbaar gemaakt? Kan het bezorgd worden aan het Parlement? Bevestigt u dat de besparingen die in de vorige legislatuur werden opgelegd een negatieve uitwerking hebben gehad op de capaciteit van de spoorweginfrastructuur in Wallonië? Onderschrijft u de conclusies van dat verslag, meer bepaald dat er in deze legislatuur geherinvesteerd moet worden in het spoorwegnet in Wallonië?

11.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Ondanks investeringen in de infrastructuur, spreekt Infrabel over de sluiting van lijn 82 tussen Alost en Burst. Dat is de wereld op zijn kop! In het licht van de verkeersproblemen rond Alost, het belang van die lijn voor de schoolgaande jeugd en de noodzaak

nécessité de prendre des mesures pour répondre aux défis climatiques, nous nous serions précisément attendus à un accroissement de la fréquence des trains empruntant cette ligne.

Le ministre a-t-il pris contact avec Infrabel pour évoquer l'avenir de cette ligne?

11.03 **Ludivine Dedonder** (PS): Une note d'Infrabel prédit la disparition de 13 lignes de trafic SNCB, par manque de moyens.

Où en sont les discussions avec Infrabel? Combien de navetteurs ont-ils utilisé quotidiennement, en 2018 et 2019, la ligne 94? L'arrêt de Froyennes est-il menacé?

11.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel a fait réaliser par des experts suisses une étude d'évaluation de l'état du réseau, comme elle l'avait déjà fait, il y a une dizaine d'années. Contrairement aux administrateurs, je ne dispose pas de ce rapport, destiné à éclairer les choix futurs.

(*En néerlandais*) Je voudrais rectifier certaines informations parues dans la presse concernant cette évaluation.

(*En français*) La SNCB et Infrabel ont reçu en cinq ans 13,7 milliards d'euros. En 2017, j'ai proposé d'y ajouter un milliard pour la réalisation d'études et des dizaines de projets prioritaires.

Par la loi votée à l'unanimité et visant à pérenniser son financement, j'ai veillé au maintien de l'intégrité de l'ensemble du réseau.

(*En néerlandais*) L'article 3 de la loi prévoit le maintien du réseau ferroviaire et de son exploitation jusqu'en 2031 au moins.

(*En français*) Il stipule le maintien de l'ensemble du réseau, notamment les lignes à faible densité de population, sans suppression de ligne ferrée nécessaire au trafic. Une fermeture des lignes est légalement impossible jusqu'en 2031.

Le gouvernement étant en affaires courantes, il ne peut s'engager budgétairement dans de nouveaux projets ferroviaires et il serait imprudent de s'exprimer pour après 2031.

(*En néerlandais*) Je formule le souhait que le

aan maatregelen inzake de klimaatproblemen, zouden we net een verhoging van de frequentie op deze lijn mogen verwachten.

Heeft de minister contact gehad met Infrabel over de toekomst van betrokken traject?

11.03 **Ludivine Dedonder** (PS): In een nota van Infrabel is er sprake van de mogelijke afschaffing van 13 spoorlijnen wegens gebrek aan middelen.

Hoe staat het met het overleg met Infrabel? Hoeveel pendelaars hebben er in 2018 en 2019 dagelijks van lijn 94 gebruikgemaakt? Dreigt de stopplaats Froyennes te verdwijnen?

11.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Infrabel heeft Zwitserse experts een studie laten uitvoeren om de toestand van het netwerk te evalueren, zoals het bedrijf dat een tiental jaar geleden ook al heeft laten doen. In tegenstelling tot de bestuurders beschik ik niet over dat verslag, dat bedoeld is om de toekomstige keuzes te vergemakkelijken.

(*Nederlands*) Ik wil een en ander rechtzetten over wat in de pers is verschenen over die evaluatie.

(*Frans*) De NMBS en Infrabel hebben in vijf jaar tijd 13,7 miljard euro ontvangen. In 2017 heb ik voorgesteld om daar een miljard aan toe te voegen voor de uitvoering van studies en tientallen prioritaire projecten.

Middels de wet die kamerbreed goedgekeurd werd en tot doel had de financiering van dat bijkomende miljard te bestendigen, heb ik ervoor gezorgd dat het volledige spoorwegnet behouden blijft.

(*Nederlands*) Artikel 3 van de wet stelt dat het spoorwegnet wordt behouden en wordt uitgebaat tot minstens 2031.

(*Frans*) Het artikel stipuleert dat de partijen zich ertoe verbinden het spoorwegnet te behouden, en dus ook lijnen in dunbevolkte gebieden, "zonder dat een kilometer van de sporen nodig voor de trafiek afgeschaft wordt." Voorts is het wettelijk niet mogelijk om lijnen af te schaffen tot 2031.

Deze regering in lopende zaken mag geen budgettaire verbintenissen aangaan voor nieuwe spoorwegprojecten, en het zou onvoorzichtig zijn om zich nu al uit te spreken over de periode na 2031.

(*Nederlands*) Ik zou graag zien dat de volgende

prochain gouvernement consacre un montant d'un milliard d'euros à la pérennisation du réseau ferroviaire et à son extension.

(En français) Les partenaires du futur gouvernement ont entendu l'appel de l'électeur à une mobilité durable et à un investissement dans les transports en commun.

Vous trouverez les données sur la ligne 94 à la rubrique "comptage" du site de la SNCB.

11.05 Jean-Marc Delizée (PS): Ni le gouvernement ni le Parlement ne disposent de ce rapport. Or, dans votre dernière note de politique générale, vous indiquiez la fourniture par Infrabel d'un inventaire du réseau, fin 2019. Il serait intéressant d'en prendre connaissance.

La commission souhaite rencontrer les CEO d'Infrabel et de la SNCB et pourrait discuter avec eux de cette thématique.

Infrabel a, plusieurs fois, averti que deux milliards d'euros d'économies entraîneraient un manque de moyens pour entretenir les lignes. Des investissements s'imposent et coïncident avec le développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique. Chacun ici partage votre conclusion: il faut investir dans le secteur ferroviaire.

11.06 Pieter De Spiegeleer (VB): La suppression de lignes ferroviaires est, en effet, impensable. Il serait judicieux que le ministre interpelle une bonne fois Infrabel et la SNCB.

11.07 Ludivine Dedonder (PS): Pilier de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, la ville de Tournai devrait bénéficier d'une liaison ferroviaire de qualité. Au lieu de déforcer l'offre, il faut envisager de nouveaux projets. Avec 6 455 navetteurs par jour, la gare de Tournai doit être correctement desservie.

L'incident est clos.

12 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les mesures d'adaptation du réseau de chemin de fer à l'urgence climatique" (55000118C)

12.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les températures extrêmes de juillet ont entraîné de fortes perturbations sur le réseau ferroviaire, dues à

regering 1 miljard euro uittrekt voor de verduurzaming en de uitbreiding van het spoorwegnet.

(Frans) De partners van de toekomstige regering hebben de boodschap van de kiezer gehoord: er moet werk gemaakt worden van een duurzame mobiliteit en investeringen in het openbaar vervoer.

U vindt de gegevens betreffende lijn 94 in de rubriek 'telling' op de website van de NMBS.

11.05 Jean-Marc Delizée (PS): Noch de regering, noch het Parlement beschikken over dat rapport. In uw jongste algemene beleidsverklaring stond dat Infrabel eind 2019 een inventaris van de staat van het net zou verstrekken. Het zou interessant zijn om daar kennis van te nemen.

De commissie wil de CEO's van Infrabel en de NMBS ontmoeten en zou die thematiek met hen kunnen bespreken.

Infrabel heeft er verscheidene keren voor gewaarschuwd dat een besparing van twee miljard euro zou leiden tot een gebrek aan middelen voor het onderhoud van de lijnen. Investeringen zijn noodzakelijk en passen in het beleid inzake duurzame ontwikkeling en de strijd tegen de klimaatopwarming. Iedereen die hier aanwezig is, deelt uw conclusie: er moet geïnvesteerd worden in de spoorwegsector.

11.06 Pieter De Spiegeleer (VB): Het kan inderdaad niet de bedoeling zijn dat er spoorlijnen worden gesloten. Het zou goed zijn als de minister Infrabel en de NMBS eens goed wakker schudt.

11.07 Ludivine Dedonder (PS): Als één van de pijlers van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai zou Doornik over een kwaliteitsvolle spoorverbinding moeten kunnen beschikken. In plaats van het aanbod af te bouwen zouden er nieuwe projecten in overweging moeten worden genomen. Met 6.455 pendelaars per dag moet het station Doornik over goede en frequente verbindingen beschikken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maatregelen ter aanpassing van het spoorwegnet in het licht van de klimaaturgentie" (55000118C)

12.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In juli hebben de extreme temperaturen tot ernstige storingen op het spoorwegnet geleid, die te wijten waren aan de

la dilatation des rails et des caténaires. Le changement climatique risque de rendre ces événements fréquents.

Comment Infrabel les anticipe-t-elle? Comment font les pays coutumiers à ces chaleurs?

12.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le Plan national d'adaptation aux changements climatiques 2016-2018 comprend deux mesures pour l'infrastructure ferroviaire: cartographier les vulnérabilités du réseau et tenir compte des effets du changement climatique dans la planification à long terme. Infrabel a analysé les éléments critiques comme le dimensionnement du drainage en cas de fortes précipitations et ajustera les directives internes pour les travaux de rénovation et les nouvelles infrastructures. En outre, on prendra des mesures préventives contre la chute d'arbres sur le domaine ferroviaire.

La technique des longs rails soudés est généralisée en Belgique. Un groupe de travail mettra à jour la fiche officielle de l'UIC afférente à ce système. Infrabel y participe activement. Le partage d'expériences nous aidera à identifier les adaptations appropriées aux fortes chaleurs.

Infrabel dresse l'inventaire des caténaires les plus exposés aux effets de dilatation. Ensuite, la caténaire sera isolée dans chaque cas. Pour les caténaires et les voies, Infrabel utilise les mêmes matériaux sur les réseaux voisins.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je suis rassurée de savoir qu'une réflexion est en cours. Il faut à présent prendre la mesure de l'urgence. Dès l'été prochain, il faudra agir pour diminuer les perturbations sur le rail.

Quels sont les budgets prévus pour ce faire?

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55000138C et 55000139C de Mme Van Hoof sont transformées en questions écrites.

13 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire à Eigenbilzen" (55000156C)

uitzetting van de sporen en de bovenleidingen. Door de klimaatopwarming dreigen die storingen zich steeds vaker voor te doen.

Hoe anticipeert Infrabel daarop? Hoe gaat men daarmee om in landen die dergelijke hoge temperaturen gewoon zijn?

12.02 Minister François Bellot (Frans): Het Nationaal Adaptatieplan inzake de klimaatverandering 2016-2018 bevat twee maatregelen voor de spoorinfrastructuur: het in kaart brengen van de kwetsbaarheden van het spoorwegnet en het rekening houden met de effecten van de klimaatverandering bij de langetermijnplanning. Infrabel heeft de heikele punten geanalyseerd, zoals het dimensioneren van de drainage bij hevige neerslag, en zal de interne richtlijnen voor de renovatiewerken en de nieuwe infrastructuur aanpassen. Bovendien zullen we maatregelen nemen om te voorkomen dat er bomen op de spoorweg vallen.

Overal in België wordt er gewerkt met de techniek van de lange, gelaste spoorstaven. Een werkgroep zal de officiële fiche van de UIC over het systeem bijwerken. Infrabel werkt daar actief aan mee. Door ervaringen uit te wisselen kunnen we achterhalen welke aanpassingen zich bij extreme hitte opdringen.

Infrabel stelt een inventaris op van de bovenleidingen die het sterkst uitzetten. Vervolgens worden al deze bovenleidingen geïsoleerd. Voor de bovenleidingen en de sporen gebruikt Infrabel dezelfde materialen als die welke op de spoorwegnetten in onze buurlanden gebruikt worden.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het stelt me gerust dat er over die problematiek wordt nagedacht. Nu moet er nagegaan worden hoe dringend de situatie is. Er zullen snel maatregelen genomen moeten worden opdat er volgende zomer minder storingen zijn op het spoorwegnet.

Welk budget is er daarvoor beschikbaar?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55000138C en 55000139C van mevrouw Van Hoof zijn omgezet in schriftelijke vragen.

13 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorwegbrug in Eigenbilzen" (55000156C)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Cet été, Infrabel a constaté de graves problèmes de stabilité sur un pont du chemin de fer situé à Eigenbilzen. Ce pont a été fermé.

Quelle a été la fréquence des inspections réalisées sur ce pont? Quel a été le résultat de l'avant-dernier contrôle? Avait-on déjà constaté des problèmes à cette occasion? Infrabel avait-il déjà reçu auparavant des indications relatives au mauvais état du pont?

La circulation est à présent déviée par un autre pont. Dans quel état est ce dernier? De quand date sa dernière inspection?

Confirmez-vous que ce pont fait partie du trajet du tram rapide prévu dans le cadre du projet Spartacus et qu'il sera dès lors en tout état de cause remplacé à terme? Ce pont sera-t-il tout de même remplacé si le tram rapide ne voit pas le jour?

13.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La sécurité est la principale priorité d'Infrabel. L'avant-dernière inspection du pont a eu lieu le 14 octobre 2014 et la dernière, le 6 août 2019. Les ponts situés sur des lignes désaffectées sont contrôlés tous les six ans.

Au cours du dernier contrôle, de la corrosion n'impliquant aucun danger direct pour la stabilité a été constatée. Aucune mesure ne doit être prise dans le cadre du projet Spartacus. Le pont actuellement utilisé pour la déviation a également été inspecté le 6 août.

Il n'est plus possible de réparer le pont, il doit être détruit. Si le projet Spartacus est réalisé, ce pont sera reconstruit.

L'incident est clos.

14 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'incidence de la reprise des travaux du RER" (55000164C)

14.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Les travaux d'infrastructure du RER entre Bruxelles et Nivelles ont repris en février. Infrabel a demandé à la SNCB de modifier l'horaire des trains: les deux derniers trains S1 de la ligne 124 ne desservent plus les jours ouvrables de nombreuses gares entre Forest-Est et Obaix-Buzet, et ce jusqu'en 2025. Le conseil communal de Rhode-Saint-Genèse vous a adressé une motion, comme à Infrabel et à la SNCB, demandant une réunion de travail avec les communes concernées.

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel heeft in de zomer ernstige stabiliteitsproblemen vastgesteld op een spoorwegbrug in Eigenbilzen. De brug werd afgesloten.

Hoe regelmatig werd de brug geïnspecteerd? Wat was het resultaat van de voorlaatste inspectie? Vertoonde ze toen reeds tekortkomingen? Heeft Infrabel al eerder meldingen ontvangen over de slechte toestand van de brug?

Het verkeer wordt nu omgeleid via een andere brug. Hoe is de toestand van die brug? Wanneer werd die nog geïnspecteerd?

Klopt het dat de brug deel uitmaakt van het traject van de sneltram in het Spartacusproject en ze dus op termijn sowieso vervangen zal worden? Als de sneltram er niet komt, wordt de brug dan nog vervangen?

13.02 Minister François Bellot (Nederlands): Veiligheid is de hoogste prioriteit van Infrabel. De voorlaatste inspectie van de brug was op 14 oktober 2014 en de laatste op 6 augustus 2019. Spoorwegbruggen op buiten dienst gestelde lijnen worden om de zes jaar gecontroleerd.

Tijdens de laatste inspectie werd roestvorming vastgesteld zonder onmiddellijk gevaar voor de stabiliteit. Gelet op het Spartacusproject moeten er geen maatregelen genomen worden. De brug die nu wordt gebruikt ter vervanging werd eveneens op 6 augustus geïnspecteerd.

De brug kan niet meer worden hersteld en moet worden afgebroken. Als het Spartacusproject wordt uitgevoerd, zal ze worden herbouwd.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gevolgen van de hervatting van de GEN-werkzaamheden" (55000164C)

14.01 Sophie Rohonyi (DéFI): De infrastructuurwerken van het GEN tussen Brussel en Nijvel werden in februari hervat. Infrabel heeft de NMBS gevraagd de dienstregeling van de treinen te wijzigen: de laatste twee S1-treinen op lijn 124 stoppen tot 2025 op werkdagen niet langer in tal van stations tussen Vorst-Oost en Obaix-Buzet. De gemeenteraad van Sint-Genesius-Rode heeft u, net als Infrabel en de NMBS, een motie bezorgd met het verzoek om een werkvergadering met de betrokken gemeenten te beleggen.

Quelles sont les réunions prévues? Quel en est l'ordre du jour? Pouvez-vous garantir que l'ajustement de l'horaire ne s'applique qu'aux périodes de travaux effectifs? Quelles seront les alternatives pour les navetteurs?

14.02 François Bellot, ministre (*en français*): Fin janvier 2019, une foire aux questions a été organisée à Rhode-Saint-Genèse à ce sujet. L'adaptation des horaires sur cette ligne est prévue jusqu'en 2023. Pour limiter les effets sur le trafic ferroviaire, ces travaux sont planifiés le week-end ou la nuit.

Pour ce faire, il a fallu supprimer deux trains vers Nivelles après 23 h. La SNCB a renoncé à un bus de remplacement, qui allongerait le trajet de 37 minutes. Pour le premier train, le bus W des TEC offre une alternative.

Aucun opérateur ne met en œuvre des moyens de transport plus légers après 23 h, alors qu'ils semblent plus indiqués que le train.

14.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Je vais me renseigner sur ce dernier point. Il faudra informer des horaires modifiés les navetteurs concernés.

L'incident est clos.

15 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La rénovation de la gare de Ninove" (55000167C)

15.01 Tomas Roggeman (N-VA): La zone de la gare de Ninove a besoin d'être rénovée depuis des années. En 2011, la SNCB a annoncé la construction d'une toute nouvelle gare, dont le début des travaux était prévu pour 2016.

Quel est l'état actuel de la situation?

15.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En septembre, la SNCB et la ville ont décidé que le parking de la gare devait être situé le mieux possible. Le parking P2 demeure la meilleure option. La date butoir reste l'automne 2020. La ville et la SNCB envisagent également la possibilité de transformer une partie du parking P2 en parking pour les riverains.

Il n'y aura pas de nouvelle construction à court terme, mais la SNCB prévoit des travaux de maintenance et de réparation du bâtiment de la gare. À moyen terme, il faut aboutir à une vision commune pour les abords de la gare, pour la place,

Welke vergaderingen zijn er gepland? Wat staat er op de agenda? Kunt u garanderen dat de aanpassing van de dienstregeling enkel geldt voor de periodes waarin er werkelijk gewerkt wordt? Over welke alternatieven beschikken de pendelaars?

14.02 Minister François Bellot (*Frans*): Eind januari 2019 werd er daarover een vragenronde georganiseerd in Sint-Genesius-Rode. De dienstregeling zal op die lijn tot 2023 aangepast worden. Om de gevolgen voor het spoorverkeer te beperken zullen die werken in het weekend of 's nachts uitgevoerd worden.

Daartoe dienden er twee treinen naar Nijvel na 23 uur geschrapt te worden. De NMBS heeft afgezien van een vervangbus, die het traject met 37 minuten zou verlengen. Voor de eerste trein biedt lijn W van de TEC een alternatief.

Geen enkele operator maakt na 23 uur gebruik van lichtere vervoermiddelen, hoewel die geschikter zouden zijn dan de trein.

14.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Over dat laatste punt zal ik me nader informeren. De betrokken pendelaars moeten op de hoogte gebracht worden van de wijzigingen aan de dienstregeling.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "De vernieuwing van het station van Ninove" (55000167C)

15.01 Tomas Roggeman (N-VA): De stationsomgeving van Ninove is al jaren aan vernieuwing toe. In 2011 kondigde de NMBS plannen aan voor de bouw van een volledig nieuw station, met geplande start van de werken in 2016.

Wat is de stand van zaken?

15.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In september beslisten de NMBS en de stad dat de stationsparking zo goed mogelijk moet worden ingeplant. Parking P2 blijft de beste optie. De streefdatum blijft het najaar van 2020. De stad en de NMBS bekijken ook de mogelijkheid om een deel van de P2-parking in te richten als buurtparking.

Op korte termijn komt er geen nieuwbouw, maar de NMBS plant wel onderhouds- en herstellingswerkzaamheden aan het stationsgebouw. Op middellange termijn moet er een gezamenlijke visie komen op de

pour la suppression du passage à niveau et pour la modernisation des infrastructures de la gare.

stationsomgeving, het plein, de afschaffing van de overweg en de modernisering van de stationsinfrastructuur.

15.03 Tomas Roggeman (N-VA): La décision de rendre un parking payant a une grande incidence sur la mobilité. J'espère qu'une concertation approfondie aura lieu avec les pouvoirs locaux. Par ailleurs, s'il est heureux que les projets mégalomanes de rénovation soient enterrés, il n'en est pas moins utile de rénover les gares qui ont subi les affres du temps. Il est important de pouvoir continuer à disposer d'une infrastructure d'accueil de qualité.

15.03 Tomas Roggeman (N-VA): Een parking betalend maken heeft een grote impact op de mobiliteit. Ik hoop dat er grondig overleg met het lokaal bestuur aan voorafgaat. Daarnaast is het goed dat de megalomane stationsvernieuwingsprojecten werden geschrapt, maar tegelijk moet er over worden gewaakt dat aftandse stations nog worden vernieuwd. Kwalitatieve onthaalinfrastructuur blijft belangrijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'arrivée d'entreprises ferroviaires privées pour le transport de personnes" (55000195C)

16 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De intrede van private spoorondernemingen voor personenvervoer" (55000195C)

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): FlixTrain entend se lancer, à partir de 2021, dans le marché du transport ferroviaire de personnes. L'arrivée d'une entreprise ferroviaire privée nécessite certaines adaptations. Ainsi, il conviendra de mettre en place un système commun d'informations et de billetterie. Le nouvel opérateur devra également obtenir un accès minimal à l'infrastructure.

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): FlixTrain wil vanaf 2021 de markt voor het personenvervoer per spoor betreden. De komst van een privaat bedrijf op het spoor, vraagt de nodige aanpassingen. Zo is er nood aan een gemeenschappelijk informatie- en ticketsysteem. Ook moet de nieuwe operator een minimaal toegangspakket krijgen tot de infrastructuur.

Dans quelle mesure Infrabel, la SNCB et FlixTrain vont-ils collaborer dans le cadre d'un système commun d'informations et de billetterie? Des adaptations seront-elles nécessaires le long du trajet sur lequel FlixTrain veut exercer des activités, à savoir Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi et Mons? FlixTrain pourra-t-il, par exemple, aménager ses propres guichets?

In welke mate zullen Infrabel, de NMBS en FlixTrain samenwerken aan een gemeenschappelijk informatie- en ticketsysteem? Zijn er aanpassingen nodig in de stations langs het traject waarop FlixTrain actief wil zijn, met name Brussel-Centraal, Brussel-Zuid en Bergen? Zal FlixTrain bijvoorbeeld eigen loketten kunnen inrichten?

Comment l'accès de FlixTrain au réseau et aux gares sera-t-il garanti? FlixTrain a-t-il déposé une demande pour pouvoir utiliser des services complémentaires ou auxiliaires? Une enquête a-t-elle été lancée concernant l'incidence de la demande sur l'équilibre économique du contrat de service public, ou cela n'est-il pas nécessaire?

Hoe wordt de toegang van FlixTrain tot het netwerk en de stations gegarandeerd? Heeft FlixTrain een aanvraag ingediend om aanvullende of ondersteunende diensten te kunnen gebruiken? Is er een onderzoek gestart naar de impact van de aanvraag op het economisch evenwicht van het contract van openbare dienst of is dat niet nodig?

16.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il ressort de la déclaration de demande que FlixTrain ne veut pas opérer comme entreprise ferroviaire mais pose sa candidature pour assurer le service de transport visé en faisant appel à une entreprise ferroviaire.

16.02 Minister François Bellot (Nederlands): Uit het aanmeldingsformulier blijkt dat FlixTrain niet wil optreden als spooronderneming, maar als een erkende kandidaat door een beroep te doen op een spoorwegonderneming om de beoogde vervoersdienst te verlenen.

Conformément à l'article 9 du Code ferroviaire, FlixTrain a la possibilité d'introduire une demande auprès de Rail Related Services en vue de

Ingevolge artikel 9 van de Spoorcodex heeft FlixTrain de mogelijkheid om bij Rail Related Services een aanvraag in te dienen om een

l'aménagement d'un guichet ou d'un distributeur de tickets dans une gare ainsi que de l'accès à d'autres services, comme l'insertion dans l'horaire.

La SNCB est tenue de permettre à toutes les entreprises ferroviaires d'accéder aux infrastructures. Cela ne signifie toutefois pas que cet accès soit octroyé automatiquement. Le document de référence "Accès aux gares de voyageurs", qui comporte les conditions y afférentes, peut être consulté sur le site de la SNCB.

Rail Related Services propose une offre réglementée de services existants. Il appartient au demandeur de déterminer les services dont il souhaite bénéficier. FlixTrain s'est contenté d'annoncer son intention de proposer des transports de voyageurs à partir de 2021. Rail Related Services a un devoir de discrétion et seul FlixTrain peut communiquer à ce sujet.

Une requête en vue d'une analyse de l'équilibre économique pouvait être introduite jusqu'en juillet 2019 par les opérateurs auprès du service de Régulation du Transport ferroviaire. Aucune demande ne lui est parvenue.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je comprends parfaitement que l'ensemble de la procédure prenne du temps. L'arrivée d'un opérateur privé représente une étape importante et elle doit être organisée correctement. L'accès au réseau doit être réglé par des conditions de concurrence loyale.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55000220C de Mme Matz est transformée en question écrite.

17 Questions jointes de

- Vanessa Matz à François Bellot (Mobilité) sur "La recrudescence depuis plusieurs mois des vols de câbles" (55000221C)
- Michel De Maegd à François Bellot (Mobilité) sur "La lutte contre le vol de câbles" (55000328C)
- Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55000337C)

17.01 Michel De Maegd (MR): Pour lutter contre les vols de câbles, vous évoquiez, il y a plusieurs mois, la solution du bétonnage des voies.

Combien de vols de câbles ont-ils été répertoriés en 2019? Combien représente le préjudice? Le

ticketautomat of een loket in te richten in een station en om toegang te krijgen tot andere diensten, zoals de opname in de dienstregeling.

De NMBS moet alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de infrastructuur. Dat betekent evenwel niet dat de toegang automatisch wordt verleend. De voorwaarden staan in het referentiedocument 'Toegang tot de reizigersstations' op de site van de NMBS.

Rail Related Services vormen een gereguleerd aanbod van bestaande diensten. Het is aan de aanvrager om te bepalen op welke diensten hij een beroep wil doen. FlixTrain heeft enkel het voornemen kenbaar gemaakt om vanaf 2021 reizigersvervoer aan te bieden. Rail Related Services heeft discretieplicht, alleen FlixTrain kan hierover communiceren.

Tot juli 2019 kon een verzoek worden ingediend bij de dienst Regulering om het economische evenwicht te onderzoeken. Er is geen verzoek ingediend.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik begrijp dat de hele procedure tijd vraagt. De komst van een private speler is een grote stap en moet correct verlopen. Wij moeten een eerlijke concurrentiële toegang kunnen garanderen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55000220C van mevrouw Matz wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Samengevoegde vragen van

- Vanessa Matz aan François Bellot (Mobilité) over "Het reeds enkele maanden toenemende aantal kabeldiefstallen" (55000221C)
- Michel De Maegd aan François Bellot (Mobilité) over "De strijd tegen kabeldiefstallen" (55000328C)
- Katrin Jadin aan François Bellot (Mobilité) over "De kabeldiefstallen" (55000337C)

17.01 Michel De Maegd (MR): Als oplossing voor de kabeldiefstallen hebt u enkele maanden geleden het betonneren van de sporen naar voren geschoven.

Hoeveel kabeldiefstallen werden er in 2019 geregistreerd? Hoeveel bedraagt de schade? Is het

bétonnage est-il toujours d'actualité? Combien de kilomètres ont-ils déjà été réalisés? Confirmez-vous le coût moyen de 7 000 euros par kilomètre bétonné?

17.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le vol de câbles est à nouveau en augmentation: 137 cas au premier semestre 2019, pour un coût supérieur à 2 millions d'euros, et le phénomène s'est encore amplifié cet été. Les équipes d'Infrabel ont tout fait pour limiter l'impact pour les utilisateurs du rail.

Différentes solutions ont été testées, comme le placement de béton ou le remplacement du cuivre par de l'aluminium quand c'est possible. D'autres solutions sont testées de façon confidentielle. Je confirme le montant moyen de 7 000 euros par kilomètre; 32 kilomètres de caniveaux ont déjà été bétonnés et cette initiative se poursuit.

L'usage de drones de surveillance est étudié mais comporte des défis techniques et juridiques.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55000224C de Mme Jadin et la question n° 55000318C de M. Van Hecke sont transformées en questions écrites. La question n° 55000285C de M. Thiébaud est reportée.

18 Question de Michel De Maegd à François Bellot (Mobilité) sur "Le port du casque lors de l'utilisation d'engins individuels électriques de déplacements urbains" (55000327C)

18.01 Michel De Maegd (MR): Les trottinettes et monocycles électriques envahissent nos villes. Ils améliorent la mobilité mais sont dangereux pour leurs utilisateurs et on constate un accroissement des traumatismes crâniens, dus sans doute à l'infime partie de blessés portant un casque.

Plusieurs des pays voisins débattent du port du casque obligatoire lors de déplacements avec ces véhicules.

Estimeriez-vous pertinent de légiférer ainsi? Quels sont les arguments devant peser dans un tel débat?

Comment analysez-vous l'évolution importante des deux roues ou des mono-roues électriques chez

betonneren nog steeds de oplossing? Hoeveel kilometer werden er al gebetonneerd? Kunt u bevestigen dat de gemiddelde kostprijs 7.000 euro per kilometer beton bedraagt?

17.02 Minister François Bellot (Frans): Het aantal kabeldiefstallen gaat opnieuw in stijgende lijn: 137 gevallen in de eerste helft van 2019, voor een bedrag van meer dan 2 miljoen euro, en het verschijnsel is deze zomer nog toegenomen. De teams van Infrabel hebben er alles aan gedaan om de impact op de spoorreizigers te beperken.

Er werden verschillende oplossingen getest, zoals het aanbrengen van beton en de vervanging van koper door aluminium waar mogelijk. Andere oplossingen werden in het geheim getest. De gemiddelde kostprijs van 7.000 euro per kilometer kan ik bevestigen. Er werd al 32 kilometer aan goten gebetonneerd en dat initiatief wordt voortgezet.

Men onderzoekt of men bewakingsdrones kan inzetten, maar dat brengt technische en juridische problemen met zich mee.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55000224C van mevrouw Jadin en 55000318C van de heer Van Hecke worden omgezet in schriftelijke vragen. De vraag nr. 55000285C van de heer Thiébaud wordt uitgesteld.

18 Vraag van Michel De Maegd aan François Bellot (Mobilité) over "De helmdracht bij het gebruik van individuele elektrische voortbewegingstoestellen in de stad" (55000327C)

18.01 Michel De Maegd (MR): Onze steden worden overspoeld door elektrische steps en monowheels. Ze verbeteren de mobiliteit, maar zijn gevaarlijk voor de gebruikers ervan. Het aantal schedeltrauma's neemt toe, wellicht doordat slechts een miniem deel van de gewonden een helm droeg.

In verschillende buurlanden wordt er gesproken over een verplichte helmdracht bij verplaatsingen met dergelijke voertuigen.

Vindt u het nuttig om dat in de wet te verankeren? Welke argumenten moeten doorwegen in een dergelijk debat?

Wat is uw analyse van de aanzienlijke toename van het aantal elektrische tweewielers of monowheels

nous? Face à la multiplication d'accidents plus ou moins graves, de nouvelles décisions devraient-elles être prises à court ou moyen terme?

18.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les engins motorisés comme les trottinettes sont un succès, notamment depuis leur mise à disposition par plusieurs opérateurs. Ceci accroît, de façon préoccupante, le nombre d'accidents avec ces engins.

Préalablement à la prise de mesures protégeant l'utilisateur, il est nécessaire d'analyser les causes et les conséquences des accidents pour définir les actions les plus pertinentes. J'attends les conclusions d'études belges sur ce sujet.

Vias réalise une étude sur les comportements à risques et une autre sur la micro-mobilité, suivies par le SPF Mobilité et le Bureau du Plan.

Bruxelles Mobilité a publié une étude objectivant la situation des trottinettes. Le port du casque est rare chez les utilisateurs de trottinettes partagées, alors que la moitié des utilisateurs propriétaires le portent.

La problématique étant discutée dans le *High Level Group on Road Safety* début octobre, il est trop tôt pour se prononcer sur le port obligatoire du casque ou toute autre mesure; cela pourrait freiner, voire stopper le système de trottinettes en libre partage.

Il serait intéressant de voir les différences en termes de risques et de comportements entre loueurs et propriétaires de trottinettes.

Les utilisateurs peuvent aussi porter un casque de leur propre initiative. Les campagnes récentes de sensibilisation l'ont d'ailleurs conseillé.

Les statistiques sur les nouveaux engins sont impossibles car ils ne sont pas immatriculés, hormis les *speed pedelecs*. Il faudrait s'adresser aux fournisseurs mais il y aura un biais à cause de la vente par internet.

18.03 Michel De Maegd (MR): Les études commanditées ne permettent pas encore de se faire une idée précise sur la question. J'attends les conclusions de l'étude Vias.

bij ons? Moeten er op korte of middellange termijn nieuwe beslissingen genomen worden, gelet op de sterke toename van het aantal vrij ernstige ongevallen?

18.02 Minister François Bellot (*Frans*): Met een motor aangedreven voortbewegingstoestellen zoals steps hebben de wind in de zeilen, met name sinds ze door verschillende operatoren aangeboden werden. Daardoor is het aantal ongevallen met dergelijke voertuigen zorgwekkend gestegen.

Voor we maatregelen nemen ter bescherming van de gebruikers, moeten we de oorzaken en de gevolgen van de ongevallen analyseren. Zo kunnen we achterhalen welke acties we het best ondernemen. Daarvoor wacht ik op de conclusies van enkele Belgische studies.

Vias voert een studie uit in verband met risicogedrag en ook een in verband met micromobilititeit. Die studies worden opgevolgd door de FOD Mobiliteit en het Planbureau.

Brussel Mobiliteit heeft een studie gepubliceerd waarin de situatie met betrekking tot de steps wordt geobjectiveerd. De gebruikers van deelsteps dragen zelden een helm, terwijl de helft van de eigenaars van een step dat wel doet.

Aangezien de problematiek begin oktober in de High Level Group on Road Safety besproken wordt, is het nog te vroeg om zich uit te spreken over de verplichting om een helm te dragen of om het even welke andere maatregel; dat zou een rem kunnen zetten op het systeem van de deelsteps of het zelfs kunnen fnuiken.

Het zou interessant zijn om de verschillen qua risico's en gedrag tussen huurders en eigenaars van steps in kaart te brengen.

De gebruikers kunnen ook zelf beslissen om een helm te dragen. In het kader van recente sensibiliseringscampagnes werd dat trouwens ook aangeraden.

Het is onmogelijk om statistieken op te maken voor die nieuwe vervoersmiddelen, omdat er, behalve voor de speedpedelecs, geen kentekenverplichting voor bestaat. Men zou zich moeten wenden tot de leveranciers, maar die cijfers zouden een vertekend beeld opleveren als gevolg van de onlineverkoop.

18.03 Michel De Maegd (MR): Op basis van de bestelde studies kan men zich nog geen helder beeld vormen van deze kwestie. Ik kijk uit naar de conclusies van de studie van Vias.

La sécurité des usagers est primordiale, aux yeux de tous. Dans le futur, il conviendra peut-être de légiférer. Et sinon, une campagne de prévention et de sensibilisation sera la bienvenue.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n° 55000330C et n° 55000331C de Mme Schlitz sont transformées en questions écrites.

19 Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne 162" (55000397C)

19.01 Josy Arens (cdH): Comme les Luxembourgeois, j'espérais beaucoup de la précédente législature pour améliorer le temps de parcours de la ligne 162 reliant Luxembourg à Bruxelles. Or, j'ai assisté à une réunion au printemps où la direction d'Infrabel a répété ce qu'elle disait en 2014 en modifiant les dates. On ne peut attendre une amélioration avant 2027.

Quelles en sont les raisons? Est-ce dû à des problèmes de coordination entre la SNCB et Infrabel?

19.02 François Bellot, ministre (*en français*): Ce chantier concerne 175 kilomètres et sera réalisé par phase pour limiter les nuisances. Depuis fin 2014, l'étalement court jusqu'à 2027, notamment pour élargir l'installation de 25 000 volts jusqu'à Namur et le placement parallèle de l'ETCS. Il n'y a pas de raison pour que la date de fin du chantier soit reportée. Sachez que depuis mai 2019, la vitesse de référence est passée de 130 km/h à 160 km/h entre Ciney et Namur.

Infrabel organise des réunions de coordination régulières pour bien collaborer avec les entreprises ferroviaires.

Les décisions du Grand-Duché de Luxembourg influencent notre offre, notamment car ce pays installera l'ETCS un an plus tôt que prévu. La SNCB et les CFL se rencontrent quatre à six fois par an lors de réunions techniques et leur direction tous les six mois pour partager les avancées des différents projets.

Un groupe de travail bilatéral composé des représentants des administrations, des opérateurs

De veiligheid van de gebruikers is voor iedereen van het grootste belang. In de toekomst zal er wellicht wetgevend werk verricht moeten worden. Zo niet, dan is een preventie- en sensibiliseringscampagne welkom.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55000330C en 55000331C van mevrouw Schlitz worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Lijn 162" (55000397C)

19.01 Josy Arens (cdH): Net als de Luxemburgers had ik hoge verwachtingen van de vorige legislatuur om de reistijd op lijn 162 tussen Luxemburg en Brussel te verbeteren. In het voorjaar woonde ik echter een vergadering bij waar de directie van Infrabel exact herhaalde wat ze in 2014 zei, met uitzondering van de gewijzigde data. Vóór 2027 is er dus geen verbetering te verwachten.

Hoe komt dat? Is dat te wijten aan de gebrekkige coördinatie tussen de NMBS en Infrabel?

19.02 Minister François Bellot (*Frans*): Die werken strekken zich uit over een lengte van 175 kilometer en zullen gefaseerd uitgevoerd worden om de hinder te beperken. Sinds eind 2014 werd er aangekondigd dat de werken tot 2027 zouden duren, met name om de spanning van 25.000 volt tot Namen door te trekken en tegelijkertijd het ETCS-systeem in te voeren. Er is geen reden om de einddatum van het project te verschuiven. Sinds mei 2019 is de referentiesnelheid tussen Ciney en Namen van 130 km/u naar 160 km/u opgetrokken.

Infrabel organiseert regelmatig coördinatievergaderingen om de samenwerking met de spoorwegmaatschappijen te optimaliseren.

De beslissingen van het Groothertogdom Luxemburg hebben een invloed op ons aanbod, onder meer omdat het ETCS-systeem in dat land een jaar eerder dan verwacht geïnstalleerd zal worden. De NMBS en de CFL komen vier tot zes keer per jaar samen voor technische vergaderingen en hun directies vergaderen zesmaandelijks om informatie uit te wisselen over de voortgang van verschillende projecten.

Een bilaterale werkgroep die bestaat uit vertegenwoordigers van de administraties, de

ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures se réunit régulièrement, notamment pour assurer le suivi du renforcement de la coopération ferroviaire, l'équipement ETCS du matériel de la SNCB et l'impact du système Memor II+ au Grand-Duché de Luxembourg, fin 2019, sur l'offre aux voyageurs.

Quand je suis arrivé aux responsabilités, je recevais des dates de chantier très fluctuantes. J'ai imposé un planning précis, même si cela déplaît.

Le temps de parcours de Bruxelles à Luxembourg en 2027 sera de deux heures trois minutes, à la place des trois heures actuelles.

19.03 Josy Arens (cdH): Je sais que, même avant de devenir ministre, vous vous êtes toujours battu pour améliorer le temps de parcours de cette ligne. Je vous remercie d'avoir exigé un véritable planning. Depuis des années, on nous annonce une augmentation de la vitesse des trains sur cette ligne. Trois heures pour relier Luxembourg à Bruxelles, c'est inacceptable!

Pour préserver le climat, j'insiste pour qu'on investisse massivement dans les transports en commun. Le train reste un des moyens les moins polluants.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "La coordination entre Infrabel et la SNCB" (55000398C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La communication défaillante entre la SNCB et Infrabel" (55000526C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La communication entre la SNCB et Infrabel" (55000664C)

20.01 Josy Arens (cdH): La SNCB voudrait plus de trains sur certaines lignes et se dit gênée par un manque de coordination avec Infrabel en matière de travaux, ce dont se défend cette dernière. Je vous crois favorable à un rapprochement entre Infrabel et la SNCB.

Infrabel a-t-elle répondu aux opérateurs qui ont demandé la mise en place d'un organe de coordination? Comptez-vous œuvrer à l'accélérer?

spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders komt regelmatig bijeen, onder meer om een follow-up te verzekeren van de verbetering van de samenwerking op spoorweggebied, van de uitrusting van het materieel van de NMBS met het ETCS-systeem en van de impact die de implementatie van het Memor II+-systeem in het Groothertogdom Luxemburg eind 2019 op het reizigersvervoer zal hebben.

Bij mijn aantreden als bevoegde minister kreeg ik zeer wisselende informatie wat betreft het tijdpad van de werkzaamheden. Ik heb een precieze planning geëist, ook al viel dat niet in goede aarde.

De reistijd van Brussel naar Luxemburg zal in 2027 twee uur en drie minuten bedragen in plaats van de huidige drie uur.

19.03 Josy Arens (cdH): Ik weet dat u, ook voor u minister werd, altijd al gevochten hebt voor kortere rijtijden op die lijn. Ik dank u dat u een heuse planning geëist hebt. Al jaren stelt men ons een verhoging van de snelheid van de treinen op die lijn in het vooruitzicht. Drie uur treinen van Luxemburg naar Brussel, dat is onaanvaardbaar!

In het kader van de strijd tegen de klimaatopwarming dring ik aan op massale investeringen in het openbaar vervoer. De trein blijft een van de minst vervuilende vervoermiddelen.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De coördinatie tussen Infrabel en de NMBS" (55000398C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De gebrekkige communicatie tussen de NMBS en Infrabel" (55000526C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De communicatie tussen de NMBS en Infrabel" (55000664C)

20.01 Josy Arens (cdH): De NMBS zou meer treinen willen inleggen op bepaalde lijnen en heeft aangegeven dat ze te lijden heeft onder een gebrek aan coördinatie met Infrabel met betrekking tot werken, wat de infrastructuurbeheerder ontkent. Ik meen te hebben begrepen dat u voorstander bent van een nauwere samenwerking tussen Infrabel en de NMBS.

Heeft Infrabel de operatoren die om de oprichting van een coördinatieorgaan vragen, een antwoord op hun schrijven bezorgd? Zult u actie ondernemen om

daar vaart achter te zetten?

20.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): On sait depuis longtemps que l'entente n'est pas au beau fixe entre la SNCB et Infrabel. En témoigne la situation qui s'est présentée l'été dernier, où les choses ont une fois de plus mal tourné entre les deux entreprises.

20.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is al langer bekend dat het niet botert tussen de NMBS en Infrabel. Ik verwijs naar de voorbije zomer, toen het tussen beide bedrijven eens te meer is misgelopen.

Quelle est l'explication cette fois-ci? Qu'a entrepris le ministre afin d'atténuer ces tensions et de limiter autant que possible les embarras pour les voyageurs? Pourquoi les voyageurs ont-ils été informés aussi tardivement? Comment la SNCB et Infrabel communiquent-elles structurellement? Qu'en est-il de l'organe de coordination prévu par la loi? Le ministre envisage-t-il une fusion des deux entreprises? Dans l'affirmative, cette fusion est-elle permise par l'Europe?

Wat is de verklaring deze keer? Wat heeft de minister gedaan om de spanningen te verminderen en de hinder voor de reiziger zo veel mogelijk te beperken? Waarom wordt de reiziger zo laat geïnformeerd? Hoe communiceren de NMBS en Infrabel structureel? Hoe staat het met het wettelijk voorziene coördinatieorgaan? Denkt de minister aan een fusie tussen beide bedrijven? Zo ja, mag dat wel van Europa?

20.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel et la SNCB sont en conflit, au grand dam des voyageurs qui risquent d'en faire les frais.

20.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel en de NMBS liggen in conflict en de reiziger dreigt daarvan de dupe te worden.

Est-il exact que la tension règne entre les deux entreprises en ce qui concerne la planification des travaux d'infrastructure? L'organe de coordination prévu par la loi a-t-il déjà été créé? Comment le ministre va-t-il faire en sorte que le voyageur n'ait pas à pâtir de ces conflits?

Klopt het dat er volop spanning is tussen beide bedrijven over de planning van de infrastructuurwerken? Werd het wettelijk bepaalde coördinatieorgaan al opgericht? Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de reiziger niet de dupe van die conflicten wordt?

20.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel me fait savoir qu'il prend toute mesure utile pour garantir le bon déroulement des travaux d'infrastructure. Par ailleurs, l'entreprise organise des réunions avec les autres sociétés ferroviaires en vue d'adapter les horaires en collaboration avec ces dernières. Concrètement, les entreprises ferroviaires sont averties deux ans à l'avance, lors de réunions semestrielles, des travaux qui auront une incidence importante sur la capacité. Ensuite, les divers intervenants se réunissent encore pour négocier une solution équilibrée. Infrabel indique qu'il n'est cependant pas toujours possible de respecter le délai de deux ans étant donné que des circonstances parfois imprévisibles peuvent entraîner certains travaux.

20.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel stelt dat het alle passende maatregelen neemt om een goed verloop van infrastructuurwerken te garanderen. Bovendien organiseert het bedrijf vergaderingen met de andere spoorbedrijven om samen aanpassingen aan de dienstregeling uit te werken. Concreet worden de spoorbedrijven op een van de halfjaarlijkse vergaderingen twee jaar vooraf verwittigd van werken met een grote impact op de capaciteit. Daarna onderhandelen en vergaderen ze tot er een evenwichtig draaiboek uitgewerkt is. Infrabel wijst erop dat het wel niet altijd mogelijk is om de termijn van twee jaar te respecteren omdat soms onvoorspelbare omstandigheden tot bepaalde werken kunnen leiden.

Les travaux qui ont moins de conséquences pour la capacité font l'objet de communications mensuelles à l'entreprise ferroviaire. Dans ce cadre, Infrabel présente également des solutions alternatives.

Er zijn ook werken met minder gevolgen voor de capaciteit en die worden maandelijks aan de spoorwegonderneming gemeld, samen met de alternatieven die Infrabel ter zake voorstelt.

(*En français*) Selon le code ferroviaire, Infrabel doit mettre en place un mécanisme de coordination entre les candidats, le SPF Mobilité et les autres parties prenantes, notamment au sujet des besoins

(*Frans*) Volgens de Spoorcodex moet Infrabel een mechanisme opzetten voor de coördinatie tussen de kandidaten, de FOD Mobiliteit en de andere stakeholders, met name met betrekking tot de

des candidats en matière de développement et d'entretien des capacités d'infrastructure.

Infrabel a pris contact avec chaque opérateur et leur a signifié qu'une plate-forme de coordination était prévue. En cas de fusion d'activités, il faudra respecter les exigences de la directive établissant un espace ferroviaire européen unique.

(En néerlandais) La collaboration entre la SNCB et Infrabel doit être améliorée. Il est vraiment impossible de revenir à la situation antérieure à 2005, parce que c'est contraire aux règles européennes. L'Europe n'interdit pas la création de plates-formes qui améliorent la coopération et la concertation. La question est entre les mains du prochain gouvernement, même si j'ai quelques idées sur le sujet.

20.05 Josy Arens (cdH): En effet, la coopération entre les deux structures doit être optimale et un rapprochement, voire une fusion, serait la solution idéale.

20.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Si la communication entre Infrabel et la SNCB semble bien réglée sur papier, elle ne fonctionne manifestement pas bien dans les faits.

Le ministre ne prononce pas le terme "fusion" mais envisage clairement une solution dans cette direction, même si, pour la rendre acceptable aux yeux de l'Europe, il faudra passer par la constitution d'une plate-forme. Un rapprochement des deux entreprises est, en tout état de cause, nécessaire.

20.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Une tension saine entre le gestionnaire de l'infrastructure et le fournisseur de services peut également être productive. Cependant, cette tension devient destructrice et l'utilisateur en paie les frais.

Notre groupe trouve extrêmement important de favoriser la collaboration entre les deux entreprises. C'est pourquoi nous regrettons que l'organe de coordination prévu n'ait pas été créé. Nous appelons le prochain gouvernement à déjà s'atteler à la création de cet organe et à lui attribuer un rôle bien défini dans le contrat de gestion.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55000420C de M. Roggeman a été transformée en question écrite.

behoefte van de kandidaten op het vlak van de ontwikkeling en het onderhoud van de infrastructuurcapaciteit.

Infrabel heeft contact opgenomen met alle operators en hun meegedeeld dat er in een coördinatieplatform voorzien was. In geval van samenvoeging van activiteiten moeten de voorschriften van de richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruiimte in acht genomen worden.

(Nederlands) De samenwerking tussen de NMBS en Infrabel moet beter. Terugkeren naar de situatie van voor 2005 kan echt niet, omdat dat in strijd is met de Europese regels. Europa verbiedt niet om platformen op te richten die de samenwerking en het overleg verbeteren. Het ligt in de handen van de volgende regering, al heb ik er zelf wel wat ideeetjes over.

20.05 Josy Arens (cdH): De samenwerking tussen de twee entiteiten moet inderdaad optimaal zijn en een toenadering of zelfs een fusie zou de ideale oplossing zijn.

20.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Op papier lijkt de communicatie tussen Infrabel en de NMBS goed geregeld, maar het werkt in de praktijk duidelijk niet.

De minister neemt het woord 'fusie' niet in de mond, maar hij denkt duidelijk in die richting, al zal het via een platform moeten dat aanvaardbaar is voor Europa. Een toenadering tussen beide bedrijven is in elk geval noodzakelijk.

20.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Een gezonde spanning tussen de infrastructuurbeheerder en de dienstverlener kan ook productief zijn. Deze spanning wordt echter destructief en de reiziger is er de dupe van.

Onze fractie vindt het heel belangrijk dat de samenwerking tussen beide bevorderd wordt. Daarom betreuren wij dat het coördinatieorgaan niet opgericht is. Wij roepen de volgende regering op om daarvan alvast werk te maken en het orgaan een goed omschreven rol in het beheerscontract te geven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000420C van de heer Roggeman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Questions jointes de

- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le buffet de la gare de Genk" (55000421C)
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les installations sanitaires de la gare de Genk" (55000422C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture des toilettes de la gare de Genk" (55000529C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Le buffet de la gare de Genk est fermé en raison du non-renouvellement du contrat avec l'ancien exploitant. Une nouvelle procédure d'attribution de marché est-elle en cours?

Depuis peu, les toilettes ne sont plus non plus accessibles en raison d'actes de vandalisme, de consommation de drogues et d'autres pratiques intolérables. Cette décision a-t-elle été concertée avec la ville et les services de police? Le ministre va-t-il exhorter la SNCB à trouver au plus vite une solution à ce problème?

Combien de voyageurs sont-ils passés par la gare de Genk en semaine et le week-end au cours des cinq dernières années?

21.02 Frank Troosters (VB): Les toilettes de la gare de Genk ayant été fermées, les voyageurs sont invités, dans l'attente d'une solution, à utiliser celles de la bibliothèque, qui se situe de l'autre côté d'une chaussée très fréquentée.

Combien de plaintes relatives aux toilettes la SNCB a-t-elle reçues en 2019? S'est-elle concertée avec la ville? Quels sont les projets de la SNCB concernant cette gare? D'autres gares sont-elles confrontées à des problèmes semblables?

21.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): La concession pour l'exploitation du buffet de la gare de Genk a pris fin le 31 août 2019. L'étude de marché pour un nouveau contrat de huit ans est entre-temps clôturée. La nouvelle concession prendra cours le 1^{er} novembre 2019.

La SNCB a cherché à s'attaquer aux problèmes de vandalisme dans le bloc sanitaire de toutes sortes de manières. Une surveillance accrue a été mise en place, la clé devait être demandée au guichet, les heures d'ouverture ont été réduites, le local menant aux sanitaires a été adapté et une surveillance a été organisée avec l'aide du Point vélo. Rien n'y a fait, la fermeture était la seule solution.

La question relative au nombre de déplacements

21 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het stationsbuffet van Genk" (55000421C)
- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilititeit) over "De sanitaire voorzieningen in het station van Genk" (55000422C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilititeit) over "De sluiting van de toiletten in het station Genk" (55000529C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Het stationsbuffet in Genk is gesloten omdat het contract met de vorige uitbater niet werd verlengd. Loopt er een procedure om een nieuwe uitbating te gunnen?

Sinds kort zijn de toiletten ook niet meer toegankelijk ten gevolge van vandalisme, druggebruik en andere ontoelaatbare praktijken. Werd deze beslissing overlegd met de stad en de politiediensten? Zal de minister de NMBS aansporen om zo snel mogelijk hiervoor een oplossing te vinden?

Hoeveel reizigers passeerden er de voorbije vijf jaar op weekdays en tijdens het weekend in het station van Genk?

21.02 Frank Troosters (VB): Als noodoplossing voor de gesloten toiletten in het station van Genk werden de reizigers aangemaand om naar de toiletten in de bibliotheek te gaan, die aan de overkant van een drukke weg ligt.

Hoeveel klachten over de toiletten ontving de NMBS in 2019? Werd er overleg gepleegd met de stad? Welke plannen heeft de NMBS met betrokken station? Zijn er nog andere stations met gelijkaardige problemen?

21.03 Minister François Bellot (Nederlands): De concessie voor de uitbating van het stationsbuffet in Genk liep af op 31 augustus 2019. De marktbevraging voor een nieuw contract van acht jaar is intussen afgerond. De nieuwe concessie start op 1 november 2019.

De NMBS heeft het vandalisme probleem in het sanitair blok op allerlei manieren proberen aan te pakken. Er kwam extra toezicht, de sleutel moest aan het loket worden gevraagd, de openingsuren werden ingeperkt, het lokaal dat toegang geeft tot het sanitair werd aangepast en er werd toezicht georganiseerd met de hulp van Fietspunt. Niets hielp, de sluiting was het laatste redmiddel.

Hoe vaak de politie moest langskomen, moet aan

effectués par la police doit être adressée au ministre de l'Intérieur.

La fermeture est intervenue après concertation avec les autorités locales. La SNCB est consciente qu'une gare comme celle de Genk, où passent quelque 1 500 personnes par jour en semaine, doit bien sûr disposer d'installations sanitaires. Elle cherche une solution en collaboration avec les autorités locales.

21.04 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre n'est-il pas au courant du contenu des entretiens entre la SNCB et les autorités locales?

21.05 François Bellot, ministre (en français): Il s'agit d'un problème général, que l'on rencontre dans toutes les gares.

Qui doit gérer la sécurité d'accès aux toilettes? L'interdiction de poser des caméras à l'entrée des toilettes constitue un réel problème. Les toilettes deviennent des lieux de non-respect. Parfois, je suis gêné par ce qui se passe sur nos routes, nos autoroutes et dans nos gares. Que ce soit en Allemagne, aux Pays-Bas ou en France, les toilettes non gardées sont propres et respectées.

Que faut-il faire pour que ce soit le cas en Belgique? Je n'en sais rien. Si vous avez la solution, vous devez me la donner!

21.06 Frank Troosters (VB): Je me limiterai à une seule conclusion: on n'en sait tout simplement rien! Aucune solution structurelle ne se profile à l'horizon. Ne pourrait-on pas s'inspirer de ce qu'ont fait d'autres gares confrontées à des problèmes analogues?

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n° 55000424C de Mme Jadin et n° 55000426C de Mme Schlitz sont transformées en question écrite. La question n° 55000474C de M. Thiébaud est reportée.

22 Questions jointes de

- **Ahmed Laaouej à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Koekelberg et Molenbeek" (55000512C)**
- **Karin Jiroflée à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes posés par l'aéroport" (55000530C)**

22.01 Ahmed Laaouej (PS): Le survol à basse

de minister van Binnenlandse Zaken worden gevraagd.

De sluiting kwam er na overleg met de lokale overheid. De NMBS beseft dat een station als dat van Genk, waar op een weekdag zo'n 1.500 mensen passeren, vanzelfsprekend een sanitair aanbod moet hebben. Zij zoekt samen met het lokale bestuur naar een oplossing.

21.04 Wouter Raskin (N-VA): Is de minister niet op de hoogte van de inhoud van de gesprekken tussen de NMBS en het lokale bestuur?

21.05 Minister François Bellot (Frans): Dit is een algemeen probleem, dat in alle stations voorkomt.

Wie staat er in voor de veiligheid van de toegang tot de toiletten? Het verbod op camerabewaking aan de ingang van de toiletten is een groot probleem. De mensen hebben geen respect meer en laten de toiletten in vuile staat achter. Ik ben soms beschaamd over de situatie langs onze wegen en snelwegen en in onze stations. In Duitsland, Nederland en Frankrijk zijn de toiletten niet bewaakt, en zijn ze proper en worden ze niet ge vandaliseerd.

Wat moeten we doen om dat ook in ons land te bewerkstelligen? Ik weet het niet. Als u de oplossing hebt, laat het mij dan vooral weten!

21.06 Frank Troosters (VB): Ik heb één enkele conclusie: men weet het gewoonweg niet!. Er is geen enkele structurele oplossing in zicht. Kan men niet gaan kijken naar wat men elders, in stations met gelijkaardige problemen, heeft gedaan?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 55000424C van mevrouw Jadin en 55000426C van mevrouw Schlitz worden omgezet in schriftelijke vragen. De vraag nr. 55000474C van de heer Thiébaud wordt uitgesteld.

22 Samengevoegde vragen van

- **Ahmed Laaouej aan François Bellot (Mobilititeit) over "De vluchten boven Koekelberg en Molenbeek" (55000512C)**
- **Karin Jiroflée aan François Bellot (Mobilititeit) over "De luchthavenproblematiek" (55000530C)**

22.01 Ahmed Laaouej (PS): De vluchten op lage

altitude, le 14 septembre, des communes densément peuplées de Molenbeek et Koekelberg est insupportable.

Même si ce survol était dû aux conditions météo inhabituelles, il est impératif de chercher à réduire de telles nuisances sonores pour le plus grand nombre.

Chargerez-vous votre administration ou skeyes de trouver une alternative?

22.02 Karin Jiroflée (sp.a): Le ministre a toujours affirmé vouloir attendre le rapport du bureau d'étude Envisa avant de prendre des décisions concernant les nuisances sonores des avions. Ce rapport est enfin disponible.

Les nuisances ne sont pas équitablement réparties pour l'heure. La région d'Haacht subit des nuisances exagérées en raison de l'utilisation de la route "Louvain tout droit". Ce problème doit être résolu à bref délai.

Quelles conclusions le ministre tire-t-il du rapport d'Envisa en ce qui concerne la route "Louvain tout droit"? Comment résoudra-t-il ce problème? Je présume que le ministre arguera qu'étant membre d'un gouvernement en charge des affaires courantes, il n'est plus en mesure de prendre des dispositions. Peut-on encore s'attendre à une initiative?

22.03 François Bellot, ministre (*en français*): La situation vécue par les habitants de Molenbeek et Koekelberg ce 14 septembre était exceptionnelle, à cause de l'indisponibilité (pour raisons de maintenance) d'une balise de navigation, obligeant la mise en œuvre temporaire d'une procédure d'atterrissage de secours.

De plus, à cause d'un vent d'est très soutenu, le système d'utilisation des pistes (PRS) n'était pas appliqué. La balise a été réactivée dès le 16 septembre et on a repris les procédures habituelles.

(*En néerlandais*) Le rapport Envisa est un excellent document dont doivent s'inspirer les auteurs du prochain accord de gouvernement pour élaborer une solution équitable et durable.

J'ai élaboré un plan concret, mais le gouvernement étant en affaires courantes, ce dossier est malheureusement bloqué. L'étude Envisa porte un regard neuf sur le problème. Elle me conforte

hoogte van 14 september boven de dichtbevolkte gemeenten Molenbeek en Koekelberg zijn onaanvaardbaar.

Die vluchten boven Molenbeek en Koekelberg mogen dan wel te wijten zijn geweest aan de buitengewone weersomstandigheden, toch moet men absoluut proberen om een dergelijke geluidshinder voor zoveel mogelijk mensen te verminderen.

Zal u uw administratie of skeyes opdragen om naar een alternatief te zoeken?

22.02 Karin Jiroflée (sp.a): De minister heeft altijd gezegd het rapport van het studiebureau Envisa af te wachten vooraleer beslissingen te nemen over de geluidshinder door vliegtuigen. Dat rapport is er nu eindelijk.

Momenteel wordt de overlast niet eerlijk verdeeld. De regio Haacht moet overdreven veel lasten dragen ten gevolge van de route Leuven Rechtdoor. Dit moet snel worden opgelost.

Welke conclusies trekt de minister uit het rapport van Envisa over Leuven Rechtdoor? Hoe zal de minister deze problematiek oplossen? Ik veronderstel dat de minister zal verwijzen naar de lopende zaken, waardoor hij geen maatregelen meer kan nemen. Mogen wij nog een initiatief verwachten?

22.03 Minister François Bellot (*Frans*): De situatie die de inwoners van Molenbeek en Koekelberg op 14 september jongstleden hebben meegemaakt was uitzonderlijk en werd veroorzaakt door de onbeschikbaarheid (wegens onderhoudswerken) van een navigatiebaken, waardoor er tijdelijk een noodlandingsprocedure moest worden gehanteerd.

Wegens een harde oostenwind werd het systeem voor preferentieel baangebruik (PRS) bovendien niet toegepast. Het baken werd op 16 september weer in werking gesteld en sindsdien worden de gebruikelijke procedures weer gevolgd.

(*Nederlands*) Het Envisarapport vormt een uitstekende basis waarop het komende regeerakkoord zich moet inspireren om een gelijke en duurzame oplossing uit te werken.

Ik heb een concreet plan uitgewerkt, maar helaas is deze regering in lopende zaken en kan dit dossier niet verder worden aangepakt. De Envisastudie werpt een nieuw licht op de problematiek. De studie

résolument dans l'idée que le problème doit être résolu conjointement et simultanément par les différents niveaux de pouvoir et en concertation avec les acteurs économiques, sociaux, opérationnels, ainsi qu'avec la population.

La question à propos de "Louvain tout droit" est légitime, mais de nombreuses autres régions posent des questions analogues. Une répartition équilibrée des nuisances sonores n'est possible que si les différents riverains concernés sont prêts à s'écouter mutuellement et à accepter d'assumer une partie des nuisances et si les acteurs économiques et opérationnels acceptent de procéder aux investissements requis.

Le dossier "Louvain tout droit" est entre les mains de la cour d'appel. Je ne peux pas me prononcer à ce sujet.

22.04 Ahmed Laaouej (PS): Vous devez veiller à un survol équitable des zones avoisinant l'aéroport, particulièrement celles qui sont densément peuplées.

22.05 Karin Jiroflée (sp.a): Nous sommes bien conscients, dans la région, des avantages qu'offre la proximité de l'aéroport. Les efforts doivent toutefois être répartis équitablement. Le ministre se retranche à nouveau derrière toutes sortes de procédures juridiques. Il le fait déjà depuis trois ans.

Pourquoi n'a-t-il pas rassemblé tout le monde autour de la table au cours des trois dernières années?

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "Le retrait des Desiro du réseau ferroviaire en Campine" (55000538C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Le matériel utilisé pour les liaisons IC Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers" (55000561C)
- Yoleen Van Camp à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la liaison Turnhout-Binche" (55000537C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne Turnhout-Binche" (55000663C)
- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "L'utilisation du matériel ferroviaire sur les lignes Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers" (55000666C)

23.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Depuis 2014, déjà, j'adresse des questions au ministre

sterkt mij in de gedachte dat het probleem gezamenlijk en gelijktijdig moet worden opgelost door alle verschillende beleidsniveaus en in overleg met de economische, sociale en operationele actoren en de burgers.

De vraag over Leuven Rechtdoor is legitiem, maar vele andere regio's stellen gelijkaardige vragen. Een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast wordt pas mogelijk als iedereen naar elkaar luistert en aanvaardt om een deel van de overlast op zich te nemen en als de economische en operationele actoren instemmen met de vereiste investeringen.

Het dossier Leuven Rechtdoor wordt behandeld door het hof van beroep. Ik kan me daar niet over uitspreken.

22.04 Ahmed Laaouej (PS): U moet zorgen voor een billijke spreiding van de vluchten boven de gebieden rond de luchthaven, met name boven de zones die dichtbevolkt zijn.

22.05 Karin Jiroflée (sp.a): Wij zijn ons in de regio goed bewust van de voordelen die de nabijheid van de luchthaven heeft. De inspanningen moeten echter rechtvaardig gespreid zijn. De minister verbergt zich opnieuw achter allerlei juridische procedures. Dat doet hij nu al drie jaar.

Waarom heeft hij de afgelopen drie jaar niet iedereen rond de tafel gebracht?

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobilité) over "Het weghalen van de Desiro's van het Kempense spoorwegnet" (55000538C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De materieelinzet op de IC-verbindingen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen" (55000561C)
- Yoleen Van Camp aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid op de verbinding Turnhout-Binche" (55000537C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De lijn Turnhout-Binche" (55000663C)
- Jan Bertels aan François Bellot (Mobilité) over "De inzet van treinmaterieel op de lijnen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen" (55000666C)

23.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Ik stel de minister al sinds 2014 vragen over de problemen

concernant les problèmes relatifs à la liaison ferroviaire Turnhout-Bruxelles. Au cours du premier semestre 2019, pas moins de 73 % des trains circulant sur cette ligne ont accusé un retard. Plus de 200 trains ont, en outre, été supprimés. Aujourd'hui, je demande une fois encore au ministre comment il compte remédier au problème. Notre suggestion de relier la ligne Bruxelles-Turnhout à un trajet présentant une plus grande ponctualité que le trajet vers Binche – vers Hal, par exemple – n'a pas été prise en considération. La situation va même empirer. Bientôt, les trains Désiro seront remplacés sur la ligne par des automotrices MR75 rénovées. Les Désiro ont la climatisation, ce qui n'est pas le cas des fameux "nez de cochons" rénovés.

Pourquoi les Désiro sont-ils remplacés? Cette décision peut-elle encore être annulée? Le ministre est-il d'accord pour dire que la situation sur la ligne ferroviaire en question va s'aggraver? Pourquoi la Campine doit-elle toujours se contenter de matériel ferroviaire obsolète? Le prédécesseur du ministre de la Mobilité nous avait donné une lueur d'espoir: les premières M7, les voitures à double étage, seraient mises en service sur des lignes campinoises. Le ministre Bellot peut-il confirmer cet engagement?

23.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Apparemment, des rames du type AM75 seraient à nouveau utilisées à partir de décembre sur les lignes Turnhout-Binche et Turnhout-Anvers. Ces rames dites "nez de cochon" sont d'anciennes automotrices sensibles aux avaries et elles offrent très peu de confort aux voyageurs.

Est-il exact que ces rames vont être utilisées de manière plus intensive sur les lignes vers la Campine? Le ministre estime-t-il que ce type de voitures convient toujours aux longues distances? L'afflux de nouvelles voitures M7 aura-t-il un impact sur l'affectation de matériel à partir de 2020?

23.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dans le plan d'action présenté en janvier 2019 par la SNCB en vue d'améliorer la ponctualité dans les chemins de fer, la ligne Turnhout-Bruxelles est considérée comme un problème prioritaire. Pourtant, nous n'observons pas encore d'amélioration notable.

Quelles initiatives ont été prises au cours des derniers mois en vue d'accroître la ponctualité? Ont-elles fait l'objet d'une évaluation? Quels projets la SNCB a-t-elle mis en place pour résoudre durablement les problèmes de cette ligne? Dans quel délai seront-ils concrétisés?

23.04 Jan Bertels (sp.a): La présence de la quasi-

met de spoorlijn Turnhout-Brussel. In de eerste helft van 2019 had liefst 73 % van de treinen op deze lijn vertraging. Meer dan 200 treinen werden er afgeschaft. Opnieuw vraag ik de minister vandaag hoe hij dit probleem zal aanpakken. Op onze suggestie om de lijn Brussel-Turnhout te verbinden met een stipter traject dan dat naar Binche – naar Halle bijvoorbeeld – werd er niet ingegaan. Het wordt zelfs alsmaar erger. Binnenkort worden de Desiro-treinstellen op deze lijn ook nog eens vervangen door gerenoveerde MR75-stellen. De Desiro's hebben airco, de gerenoveerde 'varkensneuzen' niet.

Waarom worden de Desiro's vervangen? Kan de beslissing ongedaan worden gemaakt? Is de minister het ermee eens dat dit de situatie op deze lijn nog slechter zal maken? Waarom krijgen de Kempen altijd oubollig spoomaterieel? De vorige minister van Mobiliteit had ons een klein lichtpuntje gegeven: de eerste M7-dubbeldekkers zouden op Kempense trajecten worden ingezet. Kan minister Bellot deze belofte bevestigen?

23.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Naar verluidt zouden vanaf december opnieuw treinstellen van het type AM75 worden ingezet op de lijnen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen. Deze zogenaamde 'varkensneuzen' zijn oude, storingsgevoelige motorstellen en bieden uitermate weinig reizigerscomfort.

Klopt het dat deze toestellen intensiever zullen worden ingezet op de lijnen naar de Kempen? Acht de minister dat type rijtuigen nog wel geschikt voor lange afstanden? Zal de instroom van de nieuwe M7-rijtuigen een invloed hebben op de materieelinzet vanaf 2020?

23.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In het actieplan van de NMBS van januari 2019 om de stiptheid op het spoor te verbeteren, werd de lijn Turnhout-Brussel als een prioritaair aan te pakken pijnpunt opgenomen. Vandaag is er echter nog niet veel verbetering te merken.

Welke initiatieven zijn er in de voorbije maanden genomen om de stiptheid te verbeteren? Zijn die initiatieven geëvalueerd? Welke plannen heeft de NMBS om de problemen van deze lijn duurzaam op te lossen? Op welke termijn zullen ze worden uitgevoerd?

23.04 Jan Bertels (sp.a): Dat bijna alle Kempense

totalité des députés campinois dans cette salle est symptomatique des problèmes auxquels notre région est confrontée depuis longtemps en matière de liaisons ferroviaires. À présent, nous apprenons également que le matériel moderne Desiro sera remplacé par des AM75 rénovées.

Pouvez-vous confirmer cette information? Les automotrices AM75 peuvent-elles offrir le même confort? Quand les nouvelles rames M7 seront-elles disponibles et sur quelles lignes circuleront-elles? Pourrons-nous à ce moment disposer à nouveau de voitures M6 sur la ligne Turnhout-Binche de façon à augmenter le confort également sur cette relation?

23.05 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Ces dernières années, je me suis rendu en Campine à plusieurs reprises. Sur la liaison IC Binche-Turnhout, les voitures M7 et M4 sont surtout utilisées pendant les heures de pointe, tandis que pendant les heures creuses, il s'agit principalement de Desiro et de rames quadruples. Comme sur la liaison Turnhout-Anvers, le Desiro existant circulera à partir de décembre avec du matériel AM75. À partir de 2021, davantage de voitures M7 circuleront. Les rames quadruples sont modernisées et seront utilisées pour les liaisons IC moins fréquentées.

Plusieurs mesures efficaces ont été prises depuis février 2019: l'horaire a été modifié, ainsi que le planning local en raison de problèmes à Vilvorde et le système de signalisation locale a été adapté à Tielen. D'autres mesures sont encore à l'étude.

23.06 Yoleen Van Camp (N-VA): Le ministre vient-il réellement de prononcer le mot "efficace"? Je n'en crois pas mes oreilles. Au cours du premier semestre de cette année, 200 trains ont été supprimés et le taux de ponctualité n'a atteint que 70 %. Les auteurs des questions représentent 500 000 Campinois qui réclament enfin une liaison ferroviaire ponctuelle. Je ne comprends pas qu'il soit aussi difficile de répondre à cette requête. Pourquoi ne pas accepter notre suggestion d'effectuer la correspondance sur une liaison plus ponctuelle en provenance de Hal, par exemple? De plus, j'invite le ministre à voyager à bord d'une automotrice AM75 rénovée – les fameux "nez de cochon" –, surtout en été: ces trains sont dépourvus de climatisation!

23.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis évidemment de l'arrivée, à partir de 2021, des voitures à impériale, mais je regrette qu'en

parlementsleden hier vandaag aanwezig zijn, zegt genoeg over de aanslepende zorgen over de treinverbindingen in onze streek. Nu moeten we ook nog vernemen dat de moderne Desiro's zullen worden vervangen door gerenoveerde MR75-toestellen.

Klopt dit bericht? Kunnen de MR75-toestellen ons wel hetzelfde comfort bieden? Wanneer komen de nieuwe M7-treinstellen er en waar zullen die worden ingezet? Kunnen we dan op de lijn Turnhout-Binche opnieuw M6-toestellen krijgen, zodat ook daar het comfort kan worden verhoogd?

23.05 Minister François Bellot (*Nederlands*): De voorbije jaren heb ik de Kempen meerdere keren bezocht. Op de IC-verbinding Binche-Turnhout worden tijdens de piekuren vooral de M7- en M4-rijtuigen ingezet, in de daluren hoofdzakelijk Desiro's en vierdelige stellen. Zoals op de verbinding Turnhout-Antwerpen zal de huidige Desiro-trein vanaf december met AM75-materieel rijden. Vanaf 2021 zullen er meer M7-rijtuigen rijden. De vierdelige stellen worden gemoderniseerd en zullen op de minder drukke IC-treinen worden ingezet.

Vanaf februari 2019 werden meerdere doeltreffende aanpassingen uitgevoerd: een aangepaste dienstregeling, een gewijzigde lokale planning wegens problemen in Vilvoorde en een aangepaste lokale seininrichting in Tielen. Andere maatregelen worden nog bestudeerd.

23.06 Yoleen Van Camp (N-VA): Sprak de minister daarnet echt het woord "doeltreffend" uit? Ik geloof mijn eigen oren niet. In de eerste helft van het jaar werden er 200 treinen afgeschaft en een stiptheidspercentage van slechts 70 % behaald. De vraagstellers vertegenwoordigen 500.000 Kempenaars die eindelijk een stipte treinverbinding willen. Ik begrijp niet dat dit zo moeilijk is. Waarom wordt er niet eens ingegaan op onze suggestie om aan te sluiten op de stiptere verbinding vanuit bijvoorbeeld Halle? Ik nodig de minister overigens uit om eens in een gemoderniseerde 'varkensneus' plaats te nemen, zeker in de zomer: er is geen airco!

23.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben wel blij met de dubbeldekrijtuigen vanaf 2021, maar ik betreur dat de Kempische reizigers het tot dan met

attendant, les voyageurs campinois doivent se contenter d'un confort nettement moindre et d'un matériel sujet à des pannes. Les incidents sont déjà nombreux sur la ligne concernée. Je demande au ministre d'insister auprès de la SNCB pour un remplacement accéléré du matériel. Je voudrais souligner, en outre, que beaucoup de matériel roulant est disponible le week-end et que, dans ces conditions, les voyageurs occasionnels du week-end ne devraient pas être obligés de voyager à bord de véhicules vétustes.

23.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous demandons instamment que les plans de transport donnent priorité aux lignes desservant la Campine et le Limbourg. À côté des solutions prévues pour la jonction Nord-Midi, il convient également d'accorder la priorité au dédoublement de certaines voies.

23.09 Jan Bertels (sp.a): Tout cela reste très décevant. Selon le ministre, les rames offriront un confort comparable mais un train non climatisé en été n'est plus de cette époque. On se moque vraiment des usagers! Je suis également cruellement déçu que nous devions nous contenter, jusqu'en 2021, des rames vétustes existantes. J'appelle le ministre et la *task force* à également s'intéresser aux intérêts des voyageurs en dehors du grand triangle. Les 400 000 habitants de la Campine ont droit à un transport public de grande qualité.

L'incident est clos.

24 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Le conflit entre Infrabel et Lineas" (55000546C)

24.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Fin juillet, Infrabel a menacé la compagnie de transport de marchandises Lineas et de l'entreprise portuaire d'Anvers. Le port d'Anvers est d'un intérêt économique majeur et le désenclavement de marchandises par le rail constitue un aspect important du *modal shift*. Le ministre a-t-il déjà organisé une médiation entre Lineas et Infrabel?

24.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel récuse formellement les accusations de menaces à l'égard de certaines parties. Infrabel a étudié un certain nombre de projets d'infrastructure. Il appartient désormais au prochain gouvernement d'opérer des choix quant à l'ampleur des moyens financiers qui y seront affectés. Dans l'accord de coopération relatif aux investissements ferroviaires stratégiques pour la période 2018-2031, un certain nombre de projets importants ont déjà été intégrés en vue d'un meilleur désenclavement par le rail du

viel minder comfort en vooral met storingsgevoelig materieel zullen moeten doen. De betrokken lijn kampt nu al met veel incidenten. Ik vraag de minister om bij de NMBS aan te dringen op een snellere wissel van materiaal. Daarnaast wil ik erop wijzen dat er in het weekend veel materieel beschikbaar is, waardoor de occasionele weekendreiziger eigenlijk niet met aftands materiaal zou moeten reizen.

23.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wij vragen met aandring om de lijnen naar de Kempen en Limburg prioriteit te geven in de vervoersplannen. Naast de oplossingen voor de Noord-Zuidverbinding moet ook een verdubbeling van de enkele sporen een prioriteit zijn.

23.09 Jan Bertels (sp.a): Het blijft allemaal heel teleurstellend. Volgens de minister zullen de treinstellen een gelijkaardig comfort bieden, maar in de zomer is een trein zonder airco niet meer van deze tijd. Dat is toch lachen met de reizigers! Het stelt me ook zwaar teleur dat we tot 2021 onze streng maar moeten trekken met de bestaande, oude treinstellen. Ik roep de minister en de taskforce op om ook naar de belangen van reizigers buiten de grote driehoek te kijken. De 400.000 inwoners van de Kempen hebben recht op kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het conflict tussen Infrabel en Lineas" (55000546C)

24.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Eind juli lanceerde Infrabel een dreigement ten opzichte van goederenmaatschappij Lineas en het Antwerps havenbedrijf. De Antwerpse haven is van groot economisch belang en de goederenontsluiting per spoor is een belangrijk aspect van de 'modal shift'. Heeft de minister al bemiddeld tussen Lineas en Infrabel?

24.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel ontkent formeel de beschuldigingen van bedreiging aan bepaalde partijen. Infrabel heeft een aantal infrastructuurprojecten bestudeerd. Het komt nu de volgende regering toe om keuzes te maken over de omvang van de financiële middelen. In het samenwerkingsakkoord over de strategische spoorinvesteringen 2018-2031 is reeds een aantal belangrijke projecten opgenomen voor een betere spoorontsluiting van de Antwerpse haven, zoals de ondergrondse vertakking Oude Landen en de

port d'Anvers, comme le réseau souterrain Oude Landen et la modernisation des systèmes de signalisation des faisceaux ferroviaires situés sur la rive droite.

24.03 Pieter De Spiegeleer (VB): S'il n'y avait pas de menace, c'est que le journaliste du quotidien *De Tijd* a écrit des mensonges.

Le projet *Oude Landen* n'est qu'une toute petite partie du deuxième désenclavement portuaire.

Je me réjouis que Lineas sera également auditionné par notre commission. La communication entre Lineas et Infrabel est particulièrement lamentable, ils sont même engagés dans un procès. Les intérêts sont considérables. Il convient de mettre une médiation en place de toute urgence.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55000555C de M. Dallemagne est transformée en question écrite.

25 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant à la SNCB" (55000618C)

25.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le 18 septembre, un voyageur à mobilité réduite a tiré la sonnette d'alarme, affirmant qu'il ne peut réserver une assistance jusqu'à trois heures à l'avance que dans quelques gares et que dans un quart des gares, il ne peut prendre le train que s'il le demande 24 heures avant son trajet. Il a ajouté que toutes les autres gares lui étaient inaccessibles. Ce voyageur se plaint que la SNCB n'ait pas choisi de rendre les nouvelles rames M7 accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle de la part de voyageurs handicapés? La société a-t-elle élaboré un plan d'action en vue d'améliorer l'accessibilité des gares? Quelles sont les mesures concrètes mises en œuvre? Comment la SNCB évalue-t-elle ses propres services? Pourquoi avoir opté, lors de la commande des M7, pour des voitures sans plancher surbaissé?

25.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB désire que ses clients à mobilité réduite puissent se déplacer avec un maximum d'autonomie. Elle en a fait une priorité dans son plan d'investissements. L'accessibilité intégrale et la standardisation des quais constituent une priorité absolue de la SNCB.

modernisering van de seininrichtingen van de spoorbundels op de rechteroever.

24.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Als er geen dreigementen waren, dan heeft de journalist van *De Tijd* leugens neergeschreven.

Het project Oude Landen is slechts een zeer klein onderdeel van de tweede havenontsluiting.

Ik ben tevreden dat ook Lineas gehoord zal worden door onze commissie. De communicatie tussen Lineas en Infrabel verloopt bijzonder stroef en ze zijn zelfs in een proces verwikkeld. De belangen zijn zeer groot. Er moet dringend bemiddeld worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000555C van de heer Dallemagne is omgezet in een schriftelijke vraag.

25 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De rolstoeltoegankelijkheid bij de NMBS" (55000618C)

25.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Op 18 september trok een reiziger met beperkte mobiliteit aan de alarmbel. Maar in een fractie van de stations kan hij drie uur van tevoren assistentie reserveren en in een kwart van de stations kan hij de trein nemen als hij het 24 uur op voorhand aanvraagt. In alle andere stations kan hij niet terecht. De man klaagt aan dat ook op de nieuwe M7-treinen niet voor toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers werd gekozen.

Hoeveel klachten ontvangt de NMBS van reizigers met een beperking? Heeft de NMBS een actieplan om de stations toegankelijker te maken? Wat gebeurt er concreet? Hoe evalueert de NMBS haar eigen dienstverlening? Waarom koos men de M7-treinstellen die geen verlaagde vloer hebben?

25.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS wil dat klanten met beperkte mobiliteit zo autonoom mogelijk kunnen reizen. Ze heeft daar in het investeringsplan prioriteit aan gegeven. De integrale toegankelijkheid en de standaardisering van de perrons zijn een topprioriteit van de NMBS.

Il ne sera pas possible de surélever tous les quais étant donné que les moyens disponibles sont limités. Lors de l'achat des trains M7, il a fallu tenir compte de trois hauteurs de quais différentes dans le pays. Il fallait également prendre en considération la hauteur d'embarquement et le degré d'inclinaison dans les voitures. Chaque rame de voitures M7 comportera, dès lors, une voiture multifonctionnelle avec porte surbaissée de 62 cm que les voyageurs pourront ouvrir eux-mêmes, et ce, en combinaison avec un plan incliné à l'intérieur de la voiture. La hauteur de 62 cm se situe entre 28 et 76 cm, c'est-à-dire les hauteurs d'environ la moitié des quais.

Une assistance sera toujours nécessaire pour les voyageurs en fauteuil roulant. En effet, un espace horizontal doit aussi être franchi entre le quai et le train. Des escalators et des ascenseurs supplémentaires seront prévus dans les gares. La SNCB poursuit la concertation avec le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées et d'autres associations pour œuvrer à une meilleure accessibilité et pour développer une application informatique pour les personnes à mobilité réduite. Chaque année, d'autres nouvelles gares seront rendues entièrement accessibles.

La construction et la rénovation des gares s'effectuent désormais selon un concept standardisé tenant compte de l'accessibilité et du respect de toutes les normes. Le nouveau concept de guichet a été inauguré à Namur. La SNCB s'efforce de permettre à toutes les personnes à mobilité réduite de prendre le train, et ce, sans assistance ou avec une aide réduite. Comme il n'est pas possible de réaliser cet objectif sur-le-champ, on a mis en place un service d'assistance qui fait davantage qu'aider les personnes à embarquer et à débarquer. Ce service s'occupe également de réserver l'assistance et de planifier le voyage. Dans seulement 2 % des cas, il n'est pas possible de répondre à une demande d'aide. Par ailleurs, le nombre de collaborateurs du service a augmenté et est passé à 145.

25.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La SNCB partage les préoccupations d'Ecolo-Groen, et je m'en réjouis. Je salue le fait qu'un dialogue soit mené avec les associations de voyageurs et notre groupe souhaite y participer. Je me demande toutefois s'il n'y avait pas de meilleure option que de ne prévoir qu'une seule porte surbaissée dans les nouveaux trains.

L'incident est clos.

Niet alle perrons zullen kunnen worden verhoogd omdat de middelen beperkt zijn. Bij de aankoop van de M7-treinen moest rekening worden gehouden met de drie perronhoogtes die in ons land voorkomen. Ook met de instaphoogte en met de hellingsgraad in de rijtuigen moest rekening worden gehouden. Elk stel met M7-rijtuigen zal daarom een multifunctioneel rijtuig met een verlaagde deur van 62 cm bevatten die de reiziger zelf zal kunnen openen en dit in combinatie met een hellend vlak binnenin het rijtuig. De hoogte van 62 cm zit tussen 28 en 76 cm, de perronhoogtes die samen ongeveer de helft van de perrons vertegenwoordigen.

Reizigers in een rolstoel zullen nog steeds geassisteerd moeten worden omdat ook de opening tussen het perron en de trein overbrugd moet worden. Om de toegankelijkheid te verhogen worden roltrappen en liften toegevoegd in de stations. De NMBS blijft overleggen met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap en andere verenigingen om aan een betere toegankelijkheid te werken en om een informatica-applicatie te ontwikkelen voor personen met beperkte mobiliteit. Elk jaar zullen extra stations volledig toegankelijk worden gemaakt.

Voor de bouw en renovatie van stations wordt voortaan een standaardconcept gevolgd dat rekening houdt met de toegankelijkheid en dat alle normen naleeft. Het nieuwe concept voor loketten werd ingehuldigd in Namen. De NMBS streeft ernaar dat alle personen met beperkte mobiliteit de trein kunnen nemen, met geen of weinig hulp. Dat kan niet meteen en daarom werd een assistentiedienst ingevoerd die meer doet dan alleen helpen bij het in- en uitstappen. Die dienst reserveert ook de hulp en plant de reis. In slechts 2 % van de gevallen kan een vraag om hulp niet beantwoord worden en het aantal medewerkers van de dienst is gestegen tot 145.

25.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De NMBS heeft dezelfde bekommernis als Groen en dat doet me plezier. De dialoog met de reizigersorganisaties juich ik toe en onze fractie wil graag aan die dialoog deelnemen. Ik vraag me wel af of er geen betere optie was dan één verlaagde deur in de nieuwe treinen.

Het incident is gesloten.

26 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La perception d'amendes auprès des contrevenants étrangers dans les zones de basses émissions" (55000625C)**

- **Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de sanction pour les étrangers dans les LEZ et la réglementation européenne" (55000637C)**

26.01 Wouter Raskin (N-VA): En Belgique, un nombre croissant de villes et de communes instaurent des zones de basses émissions (LEZ). Le problème le plus important n'a cependant pas encore été résolu. Dès lors que l'échange de données personnelles relatives au propriétaire d'un véhicule n'est pas autorisé entre les États membres, les contrevenants étrangers échappent encore trop souvent à une amende. La piste d'un élargissement du champ d'application du traité EUCARIS serait à l'étude pour combler cette lacune. La conclusion d'accords bilatéraux représente également une autre option, mais les Régions, qui sont compétentes en la matière, ne sont pas parties au traité.

Qu'en est-il de l'étude de l'élargissement du champ d'application du traité EUCARIS? L'option des accords bilatéraux est-elle envisageable? Comment leur donner un fondement juridique valable? Le ministre étudie-t-il encore d'autres pistes pour sanctionner les contrevenants étrangers?

26.02 Kurt Ravyts (VB): Les véhicules immatriculés à l'étranger continuent à passer entre les mailles du filet dans les zones de basses émissions. Ne s'agirait-il pas là d'une violation du principe européen de non-discrimination? Les automobilistes étrangers échappent à toute amende en raison de l'interdiction de l'échange de données personnelles relatives aux propriétaires des véhicules entre les États membres.

Le gouvernement belge a-t-il déjà plaidé auprès de l'UE pour un élargissement de l'échange des données? Quels accords bilatéraux relatifs à l'échange des données d'immatriculation ont-ils déjà été conclus? Quel est l'état d'avancement de la banque-carrefour des immatriculations, laquelle faciliterait le partage des immatriculations étrangères avec les autorités belges?

26.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): La loi du 13 avril 2019 est prête à être publiée au *Moniteur belge*. Sans la ratification du traité EUCARIS, cette loi n'apportera toutefois aucune valeur ajoutée. C'est pourquoi nous mettons la

26 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het beboeten van buitenlandse overtreeders in de lage emissiezones" (55000625C)**

- **Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobilititeit) over "De niet-sanctionering van buitenlanders in de LEZ-zones en de EU-regelgeving" (55000637C)**

26.01 Wouter Raskin (N-VA): Steeds meer steden en gemeenten in België voeren lage-emissiezones (LEZ) in. Het belangrijkste knelpunt blijft echter nog steeds onopgelost. Buitenlandse overtreeders ontsnappen nog te vaak aan een boete, omdat er geen persoonsgegevens van de eigenaar van het voertuig tussen lidstaten mogen worden uitgewisseld. Via een uitbreiding van het EUCARIS-Verdrag zou daarvoor een oplossing worden gezocht. Bilaterale akkoorden kunnen ook een oplossing betekenen, maar de Gewesten – die bevoegd zijn – zijn geen verdragspartij.

Wat is de stand van zaken van de uitbreiding van het EUCARIS-Verdrag? Zijn bilaterale akkoorden een optie? Hoe kunnen ze een rechtsgeldige basis krijgen? Onderzoekt de minister nog andere manieren om buitenlandse overtreeders te beboeten?

26.02 Kurt Ravyts (VB): Buitenlandse wagens ontspringen in de LEZ nog steeds de dans. Ik vraag mij af of dit geen schending is van het Europese niet-discriminatiebeginsel is. Buitenlanders ontsnappen aan elke boete omdat er geen persoonlijke gegevens van de eigenaar van het voertuig uitgewisseld kunnen worden tussen de lidstaten.

Werd er door de Belgische overheid al bij de EU gepleit om de uitwisseling van gegevens uit te breiden? Welke bilaterale akkoorden rond de uitwisseling van nummerplaatgegevens werden er reeds gesloten? Hoe ver staat het met de kruispuntbank voor nummerplaten, waardoor de gegevens van buitenlandse nummerplaten gemakkelijker gedeeld kunnen worden met de Belgische overheid?

26.03 Minister François Bellot (Nederlands): De wet van 13 april 2019 is klaar voor bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. Zonder de ratificatie van het EUCARIS-Verdrag zal die wet echter geen meerwaarde bieden. Daarom wachten we met de

publication en attente jusqu'à la ratification du traité. À partir de ce moment-là, il sera possible de conclure des accords avec des autorités étrangères.

La ratification belge de l'extension du traité EUCARIS devrait avoir lieu très bientôt. Le Conseil d'État ayant émis un avis positif, la loi pourra être déposée au Parlement prochainement, et ce même encore durant la période d'affaires courantes.

Toute infraction à la réglementation ZBE est considérée comme une infraction au Code de la route ou une infraction dans le cadre de l'usage de la route telle que visée dans les accords bilatéraux conclus avec la France et les Pays-Bas. Du point de vue juridique, ces infractions tombent donc dans le champ d'application des accords bilatéraux, bien qu'il s'agisse d'une matière régionalisée.

Il s'agit d'un problème européen nécessitant une solution harmonisée. Une initiative européenne en la matière serait opportune.

26.04 Kurt Ravyts (VB): Le ministre a raison de considérer ce problème comme important, selon moi. Les gouvernements régionaux attendent effectivement la ratification du traité EUCARIS depuis un certain temps déjà. Le professeur Maus a d'ailleurs estimé que dans la situation actuelle, le principe européen de non-discrimination était violé.

L'incident est clos.

27 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard de livraison des rames M7" (55000628C)

27.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les voitures M7 à double étage ont été commandées à Bombardier en 2015. Après un certain retard, quatre voitures devraient être livrées d'ici la fin de cette année et quarante-huit autres au printemps 2020. Espérons que cet engagement sera respecté et que les trains seront de meilleure qualité que ceux que les chemins de fer suisses ont reçus avec cinq ans de retard.

Au début de cette année, la SNCB a demandé à Bombardier de définir un nouveau calendrier, qui soit stable. Ce calendrier a-t-il été établi? Est-il exact que les premières rames seront livrées d'ici la fin de cette année et qu'une deuxième livraison est prévue au printemps 2020? Existe-t-il des accords contractuels sur la fiabilité des M7? Des compensations sont-elles prévues et pourra-t-on faire appel à des techniciens de Bombardier en cas

publication tot het verdrag geratificeerd is. Vanaf dat moment zijn afspraken met buitenlandse overheden mogelijk.

De Belgische ratificatie van de uitbreiding van het EUCARIS-Verdrag zal niet lang meer op zich laten wachten. De Raad van State bracht een positief advies uit, waardoor de wet eerstdaags in het Parlement kan worden ingediend, nog tijdens de periode van lopende zaken.

Een inbreuk op de LEZ-reglementering wordt beschouwd als een verkeersovertreding of een inbreuk in het kader van het gebruik van de weg zoals bedoeld in de bilaterale akkoorden met Frankrijk en Nederland. Deze inbreuken vallen dus juridisch gezien onder de toepassing van de bilaterale akkoorden, ook al betreft het een geregionaliseerde materie.

Dit betreft een Europese problematiek die een geharmoniseerde oplossing vraagt. Een Europees initiatief zou welkom zijn.

26.04 Kurt Ravyts (VB): Ik meen dat de minister dit probleem terecht belangrijk vindt. De gewestregeringen wachten inderdaad al een tijd op de ratificatie van het EUCARIS-Verdrag. Professor Maus noemde de huidige situatie overigens een schending van het Europese niet-discriminatiebeginsel.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging bij de levering van de M7-treinstellen" (55000628C)

27.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): In 2015 zijn M7-dubbeldekstellen besteld bij Bombardier. Na de nodige vertragingen zouden eind dit jaar 4 rijtuigen worden geleverd en in het voorjaar van 2020 nog eens 48. Hopelijk wordt dit engagement nageleefd en zijn de treinen van betere kwaliteit dan de treinen die de Zwitserse spoorwegen na vijf jaar vertraging hebben gekregen.

Begin dit jaar vroeg de NMBS een nieuwe, stabiele planning aan Bombardier. Is die planning opgesteld? Klopt het dat de eerste stellen eind dit jaar worden geleverd, gevolgd door een tweede levering in het voorjaar van 2020? Zijn er contractuele afspraken over de betrouwbaarheid van de M7's? Is er voorzien in compensaties, kunnen technici van Bombardier worden ingezet bij problemen? Hoeveel extra zitplaatsen zullen erbij

de problèmes? Combien de places assises supplémentaires seront-elles disponibles dès lors que tous les trains auront été livrés et que les anciennes voitures auront été retirées du service?

27.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Quatre voitures tractées B et AB seront livrées en décembre 2019 et quatre autres suivront en janvier 2020. Il s'agit d'une présérie avec laquelle la SNCB va mettre en service un train P provisoire. À partir de mars 2020 suivront les livraisons de la série de production proprement dite, au rythme de dix voitures par mois. La livraison des postes de conduite BDX et BMX doit débuter en septembre 2020.

Le contrat contient des exigences sévères en matière de fiabilité. Les voitures M7 doivent pouvoir être mises en service avec un niveau de sécurité au moins égal à celui offert par les trains à double étage M6. Les constructeurs ont procédé en juin et en juillet à 44 000 kilomètres d'essais d'endurance sur le réseau d'Infrabel. Ces essais ont révélé l'existence d'un certain nombre de problèmes qui ont dû être résolus avant la livraison des premières voitures de présérie en décembre 2019.

Les 445 voitures M7 procureront 50 000 nouvelles places assises. Compte tenu du flux sortant de l'ancien matériel et de quelques gains d'efficacité, l'on disposera fin 2022 d'environ 114 000 places assises supplémentaires par rapport à fin 2018.

La SNCB a conclu avec le constructeur un contrat d'assistance et de maintenance pour une durée de quatre ans.

27.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je me réjouis d'apprendre que l'échéancier n'a pas été modifié depuis le printemps. Le ministre indique que les voitures M7 doivent être aussi fiables que les M6. Je ne suis pas en mesure d'évaluer cette affirmation. Les M6 ont déjà quinze ans. J'espère que les M7 sont plus fiables.

L'incident est clos.

28 Question de Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'élaboration du 'Single Belgian Sky'" (55000635C)

28.01 Kurt Ravyts (VB): La Belgian Airspace Vision 2030 de skeyes et de la Défense porte sur la création d'un "ciel unique belge", un service de navigation aérienne civil et militaire intégré. Dès la fin de cette année, les contrôles aériens civil et militaire devraient être rassemblés sur le site de skeyes à Steenokkerzeel.

komen als alle treinstellen zijn geleverd en de oude treinen uit roulatie zijn gehaald?

27.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In december 2019 worden vier gesleepte rijtuigen B en AB geleverd en in januari 2020 nog eens vier. Het gaat om een pre-serie waarmee de NMBS een tijdelijke P-trein zal inleggen. Vanaf maart 2020 volgen de leveringen uit de eigenlijke productieserie, met een tempo van tien rijtuigen per maand. Vanaf september 2020 moet de levering van de stuurposten BDX en BMX starten.

Het contract bevat strenge eisen inzake betrouwbaarheid. De M7's moeten met minstens dezelfde zekerheid kunnen worden ingezet als de M6-dubbeldekstreinen. De constructeurs hebben in juni en juli 44.000 kilometer aan duurtesten op het Infrabelnetwerk uitgevoerd. Daaruit kwam een aantal problemen naar voren, dat moest worden opgelost voor de oplevering van de eerste pre-serierijtuigen in december 2019.

De 445 M7-rijtuigen zullen voor 50.000 nieuwe zitplaatsen zorgen. Rekening houdend met de uitstroom van het oude materieel en enkele efficiëntieverhogingen, zullen er eind 2022 ongeveer 114.000 zitplaatsen meer zijn dan eind 2018.

De NMBS heeft een contract afgesloten met de constructeur voor ondersteuning en onderhoud gedurende vier jaar.

27.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is goed nieuws dat aan de timing niets is veranderd sinds het voorjaar. De minister zegt dat de M7-rijtuigen even betrouwbaar moeten zijn als de M6-rijtuigen. Ik kan die uitspraak niet goed inschatten. De M6-toestellen zijn al vijftien jaar oud. Ik hoop dat de M7's betrouwbaarder zijn.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobiliteit) over "De uitwerking van de zogenaamde Single Belgian Sky" (55000635C)

28.01 Kurt Ravyts (VB): skeyes en Defensie willen met hun Visie 2030 de Single Belgian Sky creëren, een geïntegreerde civiele en militaire luchtvaartnavigatiedienst. Vanaf eind dit jaar zouden de civiele en militaire luchtverkeersleiding samen ondergebracht worden op de site van skeyes in Steenokkerzeel.

D'autres projets sont-ils en chantier dans ce domaine? Quel est le calendrier?

28.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le projet de "ciel unique belge" a été initié au cours de la législature précédente afin de remédier aux problèmes auxquels l'aviation civile et l'aviation militaire sont confrontées, et ce, notamment en regroupant dans une première phase les deux services au sein de skeyes pour ensuite parvenir, dans une deuxième phase, à une véritable synergie. Il est également procédé à la mise en place progressive de l'utilisation flexible de l'espace aérien à l'échelon européen.

Citons parmi les autres éléments importants dans ce cadre les aspects environnementaux, la réduction des nuisances sonores autour des aéroports belges et le renforcement du caractère durable de l'aviation légère, dans la mesure où celle-ci assure la formation des pilotes de ligne et constitue une activité économique importante. L'intégration des opérations impliquant des drones dans la structure de l'espace aérien belge est un autre élément à prendre en considération.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55000653C de M. Dallemagne est transformée en question écrite.

29 Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "L'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin" (55000661C)

29.01 Ludivine Dedonder (PS): Ambitionnant les trois millions de passagers, l'aéroport de Lille-Lesquin projette son extension.

La France a réalisé des études d'incidences dont le périmètre s'arrête à la frontière alors que des villes belges subiront également des nuisances sonores suite à l'extension.

Des études d'incidences environnementales et de bruit ont-elles été réalisées en Belgique suite à ce projet? Si oui, quels sont les résultats et les actions à mener pour réduire les nuisances?

Y a-t-il discussion avec la France pour éviter de survoler systématiquement les mêmes villes, lors des décollages et atterrissages?

29.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le

Zijn er nog andere plannen op dat vlak? Wat is de timing?

28.02 Minister François Bellot (Nederlands): De Single Belgian Sky, reeds geïnitieerd in de vorige regeerperiode, wil de problemen van de burgerluchtvaart en militaire luchtvaart aanpakken, onder meer door in een eerste fase beide diensten bij skeyes onder te brengen om dan in een tweede fase tot een werkelijke synergie te komen. Ook de geleidelijke implementatie van het Europese flexibele gebruik van het luchtruim is ingezet.

Andere belangrijke aspecten zijn de milieuaspecten, de vermindering van geluidshinder rond de Belgische luchthavens, de verduurzaming van de lichte luchtvaart omdat die zorgt voor de opleiding van de lijnpiloten en een belangrijke economische activiteit is en ten slotte de integratie van de drone-operaties in de structuur van het Belgische luchtruim.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag n° 55000653C van de heer Dallemagne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

29 Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobilité) over "De uitbreiding van de luchthaven Lille-Lesquin" (55000661C)

29.01 Ludivine Dedonder (PS): De luchthaven Lille-Lesquin heeft uitbreidingsplannen om haar ambitie, drie miljoen passagiers, te kunnen waarmaken.

Frankrijk heeft effectenstudies uitgevoerd waarvan het onderzoeksveld niet verder reikt dan de grens, hoewel ook Belgische steden geluidshinder zullen ondervinden door die uitbreiding.

Werden er in België milieu- en geluidseffectenrapporten opgemaakt voor dit project? Zo ja, wat zijn daarvan de bevindingen en welke maatregelen moeten er getroffen worden om de hinder te beperken?

Wordt er gesproken met Frankrijk om te vermijden dat er bij het opstijgen en landen systematisch boven dezelfde steden gevlogen wordt?

29.02 Minister François Bellot (Frans): Op

12 septembre 2019, le bourgmestre de Tournai m'informait du projet d'extension de l'aéroport de Lille. Aucune autre autorité ou organisme français n'en a informé la Belgique.

J'ai demandé à la Direction générale Transport aérien (DGTA) de s'en inquiéter auprès de son homologue française et j'ai interrogé la ministre française compétente. J'ai exigé des études d'incidence environnementale et de nuisance sonore sur le territoire belge survolé. Une directive européenne prévoit que de telles études ne se limitent pas aux frontières des États. Nous attendrons les conclusions des études précitées.

29.03 Ludivine Dedonder (PS): Notre région est de plus en plus survolée à basse altitude. Je vous demande donc de poursuivre votre action pour le bien-être des habitants.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 19.

12 september 2019 heeft de burgemeester van Doornik mij geïnformeerd over de plannen om de luchthaven van Rijsel uit te breiden. Geen enkele andere Franse overheid of instantie heeft België hiervan op de hoogte gesteld.

Ik heb het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) verzocht zijn ongerustheid hierover te uiten bij zijn Franse tegenhanger en ik heb de bevoegde Franse minister vragen gesteld over deze kwestie. Ik heb geëist dat er studies zouden worden uitgevoerd naar de milieu-impact en de geluidsoverlast op het Belgische grondgebied waarover er gevlogen wordt. Een Europese richtlijn bepaalt dat dergelijke studies zich niet beperken tot de staatsgrenzen. We zullen de conclusies van bovengenoemde studies afwachten.

29.03 Ludivine Dedonder (PS): We stellen vast dat er steeds vaker vliegtuigen op lage hoogte over onze regio vliegen. Ik verzoek u dan ook te blijven opkomen voor het welzijn van de bewoners.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.19 uur.