



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

23-10-2019

Après-midi

Woensdag

23-10-2019

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttres 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 Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le financement d'Infrabel" (55000671C)	1
<i>Orateurs: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le protocole d'accord social" (55000684C)	3
<i>Orateurs: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Hugues Bayet à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires dans la région de Charleroi" (55000686C)	4
<i>Orateurs: Hugues Bayet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir des gares SNCB en province de Luxembourg" (55000683C)	5
<i>Orateurs: Mélissa Hanus, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement du projet de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000688C)	6
<i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La publicité pour les paris dans les gares ferroviaires" (55000689C)	7
<i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	8
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en fauteuil roulant" (55000690C)	8
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux voyageurs à mobilité réduite" (55001142C)	8

INHOUD

Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiering van Infrabel" (55000671C)	1
<i>Sprekers: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het protocol van sociaal akkoord" (55000684C)	3
<i>Sprekers: Roberto D'Amico, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Hugues Bayet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van een aantal spoorlijnen in de regio Charleroi" (55000686C)	4
<i>Sprekers: Hugues Bayet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van de NMBS-stations in de provincie Luxemburg" (55000683C)	5
<i>Sprekers: Mélissa Hanus, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken van het stationsproject Gent-Sint-Pieters" (55000688C)	6
<i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Gokreclame in treinstations" (55000689C)	7
<i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	8
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor rolstoelgebruikers" (55000690C)	8
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor reizigers met beperkte mobiliteit"	8

(55001142C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de réservation pour les voyageurs à mobilité réduite" (55001152C)	8	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reserveringsregeling voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001152C)	8
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante à la suite d'un incendie de deux anciennes locomotives" (55000716C)	11	Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het mogelijk vrijkomen van asbest door de brand in twee oude locomotieven" (55000716C)	11
<i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Mélissa Hanus, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Le stationnement payant à Diest" (55000738C)	12	Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betaalparkeren in Diest" (55000738C)	12
<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	
Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "Le feroutage en Belgique" (55000752C)	13	Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het rail-routevervoer in België" (55000752C)	13
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Josy Arens, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire d'Oudegem" (55000758C)	14	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorbrug in Oudegem" (55000758C)	14
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55000759C)	15	- Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55000759C)	15
- Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le problème de la création d'un "couloir de secours" pour les véhicules prioritaires en cas de files" (55001009C)	15	- Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problematiek inzake het creëren van een 'reddingsstrook' voor prioritaire diensten bij files" (55001009C)	15
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Joris Vandenbroucke, 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, Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Liège-St-Lambert"	17	Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Luik-St-Lambert"	17

(55000797C)		(55000797C)	
<i>Orateurs:</i> Sarah Schlitz, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sarah Schlitz, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur la route" (55000856C)	19	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal verkeersdoden" (55000856C)	19
- Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur les routes belges en 2019" (55001053C)	19	- Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van het aantal verkeersdoden in België in 2019" (55001053C)	19
- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière 2019" (55001218C)	19	- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer 2019" (55001218C)	19
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Josy Arens, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Josy Arens, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau train de nuit Bruxelles-Vienne" (55000870C)	21	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttrein Brussel-Wenen" (55000870C)	21
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001052C)	21	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001052C)	21
- Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en service de trains de nuit" (55001081C)	21	- Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het inleggen van nachttreinen" (55001081C)	21
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55001123C)	21	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen in België" (55001123C)	21
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001137C)	21	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001137C)	21
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit sur le réseau ferroviaire belge" (55001186C)	21	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Nachttreinen op de Belgische spoorwegen" (55001186C)	21
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle ligne de train de nuit Bruxelles - Vienne" (55001196C)	21	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttreinverbinding Brussel - Wenen" (55001196C)	21
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001220C)	21	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001220C)	21
<i>Orateurs:</i> Sarah Schlitz, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sarah Schlitz, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot	26	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot	26

(Mobilité) sur "La procédure S460" (55000907C)		(Mobiliteit) over "De procedure S460" (55000907C)	
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Bruxelles" (55000909C)	27	- Gilles Vanden Burre aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vluchten boven Brussel" (55000909C)	27
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Le dossier du survol aérien de la Région bruxelloise et sa proche périphérie" (55001144C)	27	- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dossier van de vluchten boven het Brusselse Gewest en de nabije omgeving" (55001144C)	27
- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Les fausses déclarations de la province du Brabant flamand quant au survol de Bruxelles" (55001195C)	27	- Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De foute informatie van de provincie Vlaams-Brabant inzake de vluchten boven Brussel" (55001195C)	27
<i>Orateurs:</i> Gilles Vanden Burre, Sophie Rohonyi, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Gilles Vanden Burre, Sophie Rohonyi, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La fenêtre nationale travaux d'Infrabel" (55000981C)	31	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nationaal werkvenster van Infrabel" (55000981C)	31
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le port d'écouteurs ou d'un casque audio par les cyclistes" (55001007C)	32	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dragen van oortjes of koptelefoon bij fietsers" (55001007C)	32
<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 Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La prévention des intrusions sur les voies" (55001013C)	33	Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De preventie van spoorlopen" (55001013C)	33
<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>Sprekers:</i> Frank Troosters, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55001029C)	34	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De fietsenstallingen aan het station Gent-Sint-Pieters" (55001029C)	34
<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	
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35

- | | |
|--|--|
| <p>- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de tickets de la SNCB sur l'appli et aux distributeurs automatiques" (55001056C) 35</p> <p>- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de billets à la SNCB par distributeur automatique et appli" (55001076C) 35</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> <p>Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La participation de la Belgique à un projet européen visant le renforcement de la sécurité routière" (55001063C) 37</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | <p>- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ticketverkoop van de NMBS via app en automaten" (55001056C) 35</p> <p>- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ticketverkoop bij de NMBS via de automaten en app" (55001076C) 35</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> <p>Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Belgische deelname aan een Europees project voor de verhoging van de verkeersveiligheid" (55001063C) 37</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Sprekers:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> |
|--|--|

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

du

MERCREDI 23 OCTOBRE 2019

Après-midi

**COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN**

van

WOENSDAG 23 OKTOBER 2019

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par Mme Kim Buyst.

La **présidente**: La question n° 55000474C de M. Thiébaut est transformée en question écrite.

01 Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le financement d'Infrabel" (55000671C)

01.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Un rapport d'audit réalisé par deux sociétés suédoises à la demande d'Infrabel conclut que nos chemins de fer sont, globalement, en bon état, mais qu'Infrabel est insuffisamment financé: le gestionnaire du réseau aurait besoin de 82 millions d'euros supplémentaires pour maintenir en état nos infrastructures ferroviaires. Le sous-financement (déficit de 1,38 milliard d'euros à l'horizon 2032) pousse Infrabel à faire des économies, notamment en supprimant 13 lignes de train, dont 12 en Wallonie et 5 dans la région de Charleroi.

Ces informations sont-elles correctes? Pouvez-vous encore garantir la création de la deuxième liaison avec le port d'Anvers? L'électrification des lignes Gand-Eeklo, De Pinte-Renaix et Melle-Grammont pourra-t-elle avoir lieu? La sécurité des voyageurs n'est-elle pas menacée? Pour les auditeurs indépendants, une clé de répartition 52/48 serait plus juste que l'actuelle 60/40.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000474C van de heer Thiébaut wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De financiering van Infrabel" (55000671C)

01.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Uit het verslag van een audit die door twee Zweedse bedrijven op verzoek van Infrabel werd gerealiseerd, blijkt dat onze spoorwegen globaal gezien in goede staat verkeren, maar dat de financiering van Infrabel ontoereikend is. De spoorwegbeheerder zou een bijkomende bedrag van 82 miljoen euro nodig hebben om onze spoorweginfrastructuur in stand te houden. De onderfinanciering (deficit van 1,38 miljard euro tegen 2032) zet Infrabel ertoe aan te besparen, met name door het schrappen van 13 treinverbindingen, waarvan 12 in Wallonië en 5 in de streek van Charleroi.

Klopt dat? Kan u nog garanderen dat er een tweede treinverbinding met de haven van Antwerpen zal worden aangelegd? Zal de elektrificatie van de lijnen Gent-Eeklo, De Pinte-Ronse en Melle-Geraardsbergen nog kunnen doorgaan? Komt de veiligheid van de reizigers niet in gevaar? Volgens de onafhankelijke auditeurs zou een 52/48-verdeelsleutel billijker zijn dan de huidige 60/40.

Qu'en pensez-vous? Comment évolueront les conditions de travail chez Infrabel dans ce contexte de sous-financement?

01.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB et Infrabel ont reçu 13,7 milliards d'euros de dotation, auxquels il faut ajouter le "milliard vertueux" complémentaire qui porte le montant des investissements à plus de 10 milliards pour les années 2014 à 2020.

Pour concrétiser les travaux correspondant au milliard complémentaire, j'ai voulu associer les Régions au processus. L'accord de coopération, approuvé à la quasi-unanimité au Parlement fédéral en février 2019, indique que, d'ici 2031, aucune ligne ferroviaire ne peut être fermée.

Le futur gouvernement définira les dotations annuelles indispensables au fonctionnement et à la mise en oeuvre de l'accord de coopération. Il n'y a ni polémique ni contradiction.

Infrabel a indiqué que, pour l'entretien et le maintien de la capacité des lignes, il fallait environ 82 millions d'euros en plus.

Il appartiendra au prochain gouvernement de se prononcer.

En mars 2017, le gouvernement a indiqué à Infrabel et à la SNCB que les moyens mis à disposition avaient comme contrepartie qu'ils ne devaient plus mettre d'avis de ralentissement temporaire. Pour l'avenir, il faudra tenir compte de l'accord de coopération et des études commanditées par Infrabel.

La clé 60/40 a été consacrée pour la première fois dans l'accord de coopération 2002-2003, au sujet du RER, pour une période de 12 ans, et a été confirmée en 2014.

L'accord de coopération de février – considérant que l'une des causes du ralentissement des travaux du RER tenait au fait que la base de la clé était annuelle – a prévu une clé pluriannuelle pour les investissements à caractère exceptionnel.

Il était difficile de revoir cette règle à la fin du précédent gouvernement, chaque Région prétextant qu'elle lui était défavorable.

Wat vindt u daarvan? Hoe zullen de werkomstandigheden bij Infrabel in die context van onderfinanciering evolueren?

01.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS en Infrabel hebben een dotatie van 13,7 miljard euro gekregen, plus nog het extra miljard 'voor positieve inspanningen', wat het bedrag van de investeringen voor de periode 2014–2020 op meer dan 10 miljard euro brengt.

Om de werken die met het extra miljard overeenkomen, te realiseren, heb ik de Gewesten bij het proces willen betrekken. Overeenkomstig het samenwerkingsakkoord, dat in februari 2019 bijna unaniem in het federaal Parlement goedgekeurd werd, mag er tot 2031 geen enkele spoorlijn afgeschaft worden.

De toekomstige regering zal de jaarlijkse dotaties vastleggen die nodig zijn voor de werking en uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst. Er is geen controverse of tegenstrijdigheid.

Volgens Infrabel was er voor het onderhoud en de instandhouding van de capaciteit van de lijnen ongeveer 82 miljoen euro extra nodig.

De volgende regering zal zich daarover moeten uitspreken.

In maart 2017 heeft de regering Infrabel en de NMBS laten weten dat er in ruil voor de toegekende middelen geen berichten van tijdelijke snelheidsbeperking meer aanvaard zullen worden. In de toekomst moet er rekening gehouden worden met het samenwerkingsakkoord en de door Infrabel bestelde studies.

In het luik van het samenwerkingsakkoord 2002-2003 dat gaat over het Gewestelijk Expresnet (GEN) werd de 60/40-verdeelsleutel ingevoerd voor een periode van 12 jaar. Die verdeelsleutel werd bevestigd in 2014.

Aangezien de vertraging van de GEN-werken onder meer te wijten was aan de jaarlijkse vastlegging van de berekeningsbasis van de verdeelsleutel, voorziet het samenwerkingsakkoord van februari in een meerjarenverdeelsleutel voor uitzonderlijke investeringen.

Het was moeilijk om die regel aan het einde van de vorige regeerperiode aan te passen, doordat alle Gewesten beweerden dat de nieuwe regel nadelig was voor hen.

01.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB):

01.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): De

L'accord 60/40 a été reconduit en 2014 mais vous ne précisez pas pour combien d'années.

01.04 François Bellot, ministre (*en français*): Le terme n'a pas été précisé. On poursuivait avec cette clé 60/40 dans le cadre de contacts pris par le premier ministre et le ministre de la Mobilité de l'époque avec les gouvernements des entités fédérées.

Les experts sont partis de la répartition technique. Mais, dans un État fédéral, les équilibres socio-politiques comptent davantage que l'aspect technique. Voilà pourquoi la clé 60/40 a été confirmée.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55000673C de M. Leysen est transformée en question écrite.

02 Question de Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "Le protocole d'accord social" (55000684C)

02.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): L'accord interprofessionnel (AIP) prévoit l'augmentation de 1,1 % des salaires en 2019 et 2020. Des négociations ont lieu dans tous les secteurs sur cette base.

Depuis 2015, la loi sur la norme salariale s'applique également aux entreprises publiques, donc à la SNCB et Infrabel. Sous la direction de HR Rail, un protocole d'accord social portant sur les salaires et les conditions de travail est en cours de négociation.

La presse s'est fait l'écho de tensions entre syndicats et employeurs. Où en sont les négociations? Les cheminots bénéficieront-ils de la hausse de la norme salariale?

02.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les négociations du protocole d'accord portent sur les salaires, les conditions de travail, le bien-être au travail et la politique sociale. Selon HR Rail, elles doivent se poursuivre dans les prochaines semaines.

S'agissant d'une prérogative de HR Rail, je ne connais pas la norme salariale discutée. J'espère que tous les acteurs cherchent une solution équilibrée.

overeenkomst over de 60/40-verdeelsleutel werd in 2014 verlengd, maar u zegt niet voor hoeveel jaar.

01.04 Minister François Bellot (*Frans*): De termijn werd niet vastgelegd. De 60/40-verdeelsleutel werd gehandhaafd in het kader van de contacten die de toenmalige eerste minister en minister van Mobiliteit met de regeringen en de deelgebieden hadden.

De experts zijn uitgegaan van een technische verdeling. In een federale Staat weegt het sociaal-politieke evenwicht echter zwaarder door dan het technische aspect. Daarom werd de 60/40-verdeelsleutel bevestigd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55000673C van de heer Leysen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het protocol van sociaal akkoord" (55000684C)

02.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Het interprofessioneel akkoord (IPA) voorziet in een loonsverhoging van 1,1 % in 2019 en 2020. Op die basis vinden er in alle sectoren onderhandelingen plaats.

Sinds 2015 is de loonnormwet ook van toepassing op de overheidsbedrijven en dus op de NMBS en Infrabel. Onder leiding van HR Rail wordt er onderhandeld over een protocol van sociaal akkoord op het stuk van de lonen en de arbeidsvoorwaarden.

De pers gewaagt van spanningen tussen de vakbonden en de werkgevers. Hoe staat het met de onderhandelingen? Zal de verhoging van de loonnorm ook gelden voor de werknemers in de spoorwegsector?

02.02 Minister François Bellot (*Frans*): De onderhandelingen over het protocol van sociaal akkoord hebben betrekking op de lonen, de arbeidsvoorwaarden, het welzijn op het werk en het sociale beleid. Volgens HR Rail zouden de gesprekken de komende weken voortgezet worden.

Aangezien dit een prerogatief van HR Rail is, ben ik niet op de hoogte van de loonnorm waarover er onderhandeld wordt. Ik hoop dat alle belanghebbenden een evenwichtige oplossing trachten te vinden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Hugues Bayet à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires dans la région de Charleroi" (55000686C)

03 Vraag van Hugues Bayet aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van een aantal spoorlijnen in de regio Charleroi" (55000686C)

03.01 Hugues Bayet (PS): Cinq des quatorze lignes menacées par les plans d'Infrabel se situent à Charleroi, dont celles reliant la ville à Châtelet, Fleurus, Luttre, Erquelinnes ou encore Couvin.

03.01 Hugues Bayet (PS): Vijf van de veertien lijnen die in de plannen van Infrabel met sluiting zijn bedreigd liggen in de streek van Charleroi. Het gaat onder meer over de lijnen die de stad verbinden met Châtelet, Fleurus, Luttre, Erquelinnes en Couvin.

Quelqu'un pense-t-il dans cette entreprise à la mobilité globale de la région de Charleroi? Confirmez-vous que ces lignes ne seront pas supprimées et que Fleurus restera un accès à l'aéroport de Charleroi?

Is er bij dat bedrijf iemand met een visie op de globale mobiliteit in de regio Charleroi? Bevestigt u dat die lijnen niet zullen worden geschrapt en dat het nog altijd mogelijk zal zijn om via Fleurus de luchthaven van Charleroi te bereiken?

Sur la ligne Charleroi-Erquelinnes, les horaires, le nombre de trains et l'accès aux quais laissent à désirer. Peut-on attendre des améliorations? Qu'en est-il de la gare de Châtelet, dont l'état de délabrement devient inquiétant?

Op de lijn Charleroi-Erquelinnes laten de dienstregelingen te wensen over, rijden er te weinig treinen en zijn de toegangen tot de perrons ondermaats. Vallen er verbeteringen te verwachten? Hoe zit het met het station Châtelet, waarvan de bouwvallige staat zorgwekkend wordt?

03.02 François Bellot, ministre (en français): À l'issue du plan d'investissement que j'ai défendu devant le gouvernement, il y aura 100 km de lignes supplémentaires. En cinq ans, quatre gares ont ouvert. Ces faits traduisent ma volonté et celle du gouvernement de redéployer le transport ferroviaire. Plusieurs des mesures prises bénéficient directement à la région de Charleroi.

03.02 Minister François Bellot (Frans): Na het aflopen van het investeringsplan dat ik bij de regering heb verdedigd, zal er in België 100 km extra spoorlijn aangelegd zijn. In vijf jaar tijd werden er vier treinstations geopend. Deze feiten tonen aan dat de regering en ikzelf het voornemen hebben om opnieuw in te zetten op het spoorvervoer. Verschillende van de genomen maatregelen komen rechtstreeks ten goede aan de regio Charleroi.

Dès l'instant où le gouvernement a indiqué sa volonté de ne fermer aucune ligne, Infrabel a sollicité une étude auprès d'experts indépendants. Ce document de travail a fait l'objet d'une fuite. Je vous renvoie, pour couper court aux rumeurs, à ce que je viens de dire de la volonté du gouvernement.

Zodra de regering haar voornemen te kennen gaf om geen enkele lijn te sluiten, heeft Infrabel een studie aangevraagd bij onafhankelijke deskundigen. Dit werkdocument is uitgelekt. Ik wil de geruchten de wereld uit helpen en ik verwijs dus naar wat ik zonet over het voornemen van de regering heb gezegd.

On a observé que 20 à 25 % des usagers de Brussels Airport s'y rendent en train, grâce aux 76 gares connectées à l'aéroport et on voudrait faire de même à Charleroi.

Er werd vastgesteld dat 20 tot 25 % van de mensen die in Brussels Airport het vliegtuig nemen, naar de luchthaven sporen. Er zijn dan ook verbindingen naar de luchthaven vanuit 76 stations. We willen hetzelfde voor Charleroi.

Parmi plusieurs solutions, on a retenu une desserte via la gare de Fleurus. Les évolutions futures de l'offre sur cette ligne sont intégrées dans les études menées pour les prochains plans de transport qui entreront en application en décembre 2020. Ces développements sont liés au planning des travaux de la gare multimodale de Fleurus et de l'offre TEC qui devra suivre la même cadence. En l'état du dossier, ce serait pour 2022, sous réserve

Uit verschillende oplossingen heeft men gekozen voor een verbinding via het station Fleurus. De toekomstige evolutie het aanbod op die lijn werd meegenomen in de studies voor de volgende vervoersplannen, die in december 2020 in werking zullen treden. Die aanpassingen van het aanbod hangen samen met de planning van de werken aan het multimodale station Fleurus en het TEC-aanbod, dat daaraan zal moeten worden

d'obtention du permis d'urbanisme. La SNCB n'a aucune raison de réduire ou de supprimer l'offre sur cette ligne.

La gare de Châtelet dispose d'espace ne correspondant plus à l'exploitation ferroviaire actuelle: certaines zones sont dédiées à l'accueil des voyageurs, les autres parties du bâtiment étant inutilisées. Des travaux de renouvellement de la toiture et de la marquise ont eu lieu en 2017. On cherche à rendre la gare et son quartier plus attrayants et à accroître la sécurité.

Des rencontres avec les responsables locaux n'ont pas permis de dégager de perspectives à court terme.

03.03 Hugues Bayet (PS): Ces documents techniques me laissent perplexe: on peut se demander pourquoi on a payé si cher pour une analyse affirmant qu'on peut casser la mobilité à Charleroi et que les gens se débrouilleront. Il aurait fallu intégrer cette réflexion dans un plan global de mobilité.

L'incident est clos.

04 Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir des gares SNCB en province de Luxembourg" (55000683C)

04.01 Mélissa Hanus (PS): L'annonce de la SNCB de réduire les heures d'ouverture des guichets dans une série de communes est un nouveau coup dur pour le rail en province de Luxembourg. Six gares sur 26 que compte la province sont concernées.

Des emplois sont-ils menacés dans le secteur du rail en Luxembourg? Quid du moratoire sur les fermetures jusqu'en 2020? Quels moyens humains seront-ils maintenus pour conseiller les usagers en cas de retard, modifications, etc.? Envisagez-vous des guichets "nouvelle génération", comparables à ceux de la gare de Namur? Comment la SNCB compte-t-elle attirer de nouveaux voyageurs en réduisant les services offerts?

04.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB n'est pas en train de réduire ses offres de service. Au contraire, son offre a été augmentée de 5 % lors de la mise en œuvre de son dernier plan de transport. Ces trois dernières années, la SNCB a enregistré des hausses constantes de fréquentation. La décision d'adapter les heures

adaptées. Zoals de zaken er nu voorstaan, zou dit voor 2022 zijn, afhankelijk van het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning. De NMBS heeft geen enkele reden om het aanbod op die lijn te beperken of te schrappen.

Het station Châtelet heeft niet langer voldoende ruimte voor de huidige spoorwegexploitatie. Sommige zones zijn bestemd voor het reizigersonthaal, terwijl de andere delen van het gebouw niet gebruikt worden. In 2017 werden het dak en de overkapping vernieuwd. Men wil het station en de omgeving aantrekkelijker maken en de veiligheid er verhogen.

Tijdens ontmoetingen met de lokale verantwoordelijken konden er geen perspectieven op korte termijn geboden worden.

03.03 Hugues Bayet (PS): Ik heb bedenkingen bij die technische documenten. Men kan zich afvragen waarom men zo veel betaald heeft voor een analyse die stelt dat men de mobiliteit in Charleroi ten gronde mag richten en dat de mensen zich dan wel uit de slag zullen trekken. Deze reflectie had deel moeten uitmaken van een globaal mobiliteitsplan.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilité) over "De toekomst van de NMBS-stations in de provincie Luxemburg" (55000683C)

04.01 Mélissa Hanus (PS): De aankondiging van de NMBS dat de openingstijden van de loketten in een aantal gemeentes verkort zullen worden is opnieuw een zware klap voor het spoorvervoer in de provincie Luxemburg. Het gaat over de loketten in 6 van de 26 stations in Luxemburg.

Staan er banen op de helling in de spoorwegsector in Luxemburg? Hoe staat het met het moratorium op de sluiting van loketten tot 2020? Welke personele middelen zullen er worden behouden om de reizigers in geval van vertraging, wijzigingen, enz. te informeren? Overweegt u te werken met loketten 'van de volgende generatie' zoals die in het station van Namen? Hoe denkt de NMBS nieuwe reizigers aan te trekken als het dienstverleningsaanbod wordt afgebouwd?

04.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS bouwt haar dienstverleningsaanbod niet af. In tegendeel, het aanbod werd met de uitvoering van het jongste vervoersplan uitgebreid met 5 %. De voorbije drie jaar is het aantal reizigers gestaag gestegen. Het aanpassen van de openingsuren van bepaalde loketten was een logische beslissing

d'ouverture de certains guichets était rationnelle car 7 billets de train sur 10 sont désormais achetés via des canaux digitaux.

Il ne s'agit pas de fermetures de gares ni de guichets mais d'adaptation des horaires. Le moratoire sur la fermeture des guichets est toujours en place jusqu'en 2020. Après, il reviendra au prochain gouvernement de décider, via le contrat de gestion.

La SNCB suit donc les habitudes d'achat de ses clients et développe son offre de services en fonction des choix de ces derniers.

À Namur, la SNCB a inauguré un nouvel espace d'information et de vente qui propose à sa clientèle des guichets décloisonnés et modernes, privilégiant le contact personnel et humain, avec une évolution du rôle du guichetier vers celui de guide de mobilité et de renforcement du service au client. Ce projet pilote, bien accueilli, est amené à être étendu dans une vingtaine de grandes gares.

04.03 Méliissa Hanus (PS): Reste la question de l'accès à ces gares en dehors des heures d'ouverture pour les personnes, notamment âgées, n'ayant pas la digitalisation dans leur culture ou leur éducation.

L'incident est clos.

05 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement du projet de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55000688C)

05.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La gare de Gand-Saint-Pierre est en cours de rénovation depuis 2004 déjà. Les travaux devraient s'achever en 2027. Le projet a été retardé parce que la deuxième phase des travaux s'est révélée trop coûteuse et qu'une nouvelle procédure de marché public a dû être lancée. En mars, le Parlement a décidé de faire réaliser un audit par la Cour des comptes.

Quel est le coût définitif de la première phase des travaux? Se situe-t-il dans les limites du budget prévu? Quel est le coût de l'offre initiale pour la deuxième phase? Quel est le budget disponible pour cette phase? La fin des travaux reste-t-elle prévue pour 2027? Le ministre peut-il fournir un calendrier plus détaillé? Quand les résultats de l'audit sont-ils attendus?

omdat 7 van de 10 treintickets tegenwoordig via een digitaal kanaal worden aangekocht.

Het gaat niet over de sluiting van stations of loketten maar over de aanpassing van de dienstregelingen. Het moratorium op de sluiting van de loketten geldt nog steeds tot 2020. Daarna is het aan de volgende regering om daarover via het beheerscontract een beslissing te nemen.

De NMBS volgt dus het aankoopgedrag van haar klanten op en bouwt haar dienstenaanbod in functie van hun keuzes uit.

In Namen heeft de NMBS een nieuwe informatie- en verkoopruimte in gebruik genomen, waarin er aan de klanten open en moderne loketten worden aangeboden, die het persoonlijke en menselijke contact bevorderen. Daarbij evolueert de rol van de loketbedienden meer naar die van mobiliteitsgids en dienstverlener voor de klanten. Dit proefproject, dat goed onthaald wordt, zal ongetwijfeld worden uitgebreid tot een twintigtal grote stations.

04.03 Méliissa Hanus (PS): Dan blijft er nog de kwestie van de toegang tot die stations buiten de openingsuren voor de personen, met name bejaarden, die door hun cultuur of opleiding niet met de digitalisering vertrouwd zijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "De stand van zaken van het stationsproject Gent-Sint-Pieters" (55000688C)

05.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Al sinds 2004 wordt het spoorstation Gent-Sint-Pieters gerenoveerd. Het project zou afgerond zijn in 2027. Het liep vertraging op omdat de tweede fase van de werken te duur bleek en een nieuwe overheidsopdracht moest worden uitgeschreven. In maart heeft het Parlement beslist om een audit te laten uitvoeren door het Rekenhof.

Wat is de definitieve kostprijs voor de eerste fase van de werken? Blijft dat binnen de contouren van het geraamde budget? Wat is de kostprijs van de oorspronkelijke offerte voor de tweede fase? Wat is het beschikbare budget voor deze fase? Blijft de streefdatum 2027? Kan de minister een meer gedetailleerde timing geven? Wanneer worden de resultaten van de audit verwacht?

05.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB préfère ne pas communiquer sur le coût en raison de l'enquête menée actuellement par la Cour des comptes.

Si l'on obtient le permis à temps, on envisage toujours d'adjuger le marché en 2020 et de terminer les travaux pour la fin de 2027, pour autant que des procédures juridiques ou des circonstances imprévues n'entraînent pas de retards.

05.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il s'est avéré par le passé que des circonstances imprévues peuvent toujours se produire. Je ne suis donc pas trop confiant. Quand le rapport de la Cour des comptes sera-t-il terminé?

05.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Je l'ignore. On peut s'informer auprès du président de la Cour des comptes.

La **présidente**: Nous pourrions faire la demande par l'intermédiaire du secrétariat de la commission.

L'incident est clos.

06 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La publicité pour les paris dans les gares ferroviaires" (55000689C)

06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les jeux de hasard constituant un problème croissant, le Conseil Supérieur de la Santé a recommandé la prise de mesures pour en réduire l'attrait. Dans l'intervalle, la publicité pour les paris a déjà été interdite pendant les compétitions sportives en direct et entre les programmes télévisés destinés aux jeunes.

Publifer, une filiale de la SNCB, dispose d'une vaste plate-forme publicitaire dans les gares, qui permet d'atteindre 7,1 millions de navetteurs et de consommateurs chaque semaine. Sur son site Internet, la SNCB vante également cet outil publicitaire permettant, entre autres, d'atteindre les jeunes. Dans un grand nombre de gares, nous sommes donc confrontés à de la publicité pour les paris.

La STIB a décidé de ne plus autoriser la publicité pour les paris. Que pense le ministre de l'instauration d'une telle interdiction à la SNCB? La SNCB va-t-elle, comme la STIB, mettre en place une politique publicitaire socialement responsable et élaborer une charte éthique en la matière?

Quelles sont les recettes de la publicité pour les paris dans les gares?

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS communiceert liever niet over de kosten vanwege het lopende onderzoek van het Rekenhof.

Als de vergunning tijdig bekomen wordt, blijft het de bedoeling de opdracht in 2020 te gunnen en de werken tegen eind 2027 af te ronden, voor zover juridische procedures of onvoorziene omstandigheden geen vertragingen veroorzaken.

05.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het verleden heeft uitgewezen dat onvoorziene omstandigheden zich altijd kunnen voordoen. Ik ben er dan ook niet zo gerust op. Wanneer zal het rapport van het Rekenhof klaar zijn?

05.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ik weet het niet. Die informatie kan opgevraagd worden bij de voorzitter van het Rekenhof.

De **voorzitter**: Wij kunnen het via het commissiesecretariaat vragen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Gokreclame in treinstations" (55000689C)

06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Omdat gokken een alsmaar groeiend probleem vormt, adviseerde de Hoge Gezondheidsraad om maatregelen te nemen die de aantrekkingskracht van gokken verkleint. Ondertussen is gokreclame al verboden tijdens live sportwedstrijden en op jongeren gerichte tv-programma's.

Publifer, een dochteronderneming van de NMBS, beschikt over een enorm reclameplatform in treinstations waarmee er wekelijks 7,1 miljoen pendelaars en consumenten kunnen worden bereikt. Op haar website prijst de NMBS deze reclametool overigens aan om onder meer jongeren te bereiken. In nogal wat treinstations worden we dan ook geconfronteerd met gokreclame.

De MIVB besliste om nergens nog gokreclame toe te laten. Wat denkt de minister van zo een verbod bij de NMBS? Zal de NMBS net als MIVB een beleid rond maatschappelijk verantwoord adverteren opzetten en een ethisch charter ter zake opstellen?

Hoeveel bedragen de inkomsten van gokreclame in de treinstations?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB nous informe que Publiker respecte toutes les règles. Chaque campagne publicitaire fait l'objet d'un examen approfondi. Dans le cas des publicités pour les paris, les informations obligatoires telles que *Play safe* et 21+ doivent être mentionnées. Publiker a un contrat de concession jusqu'au 31 décembre 2021 et est membre du Jury d'Éthique Publicitaire. Certaines campagnes ne sont autorisées qu'après 18 heures. Les messages politiques, les publicités contraires aux bonnes mœurs, les messages religieux, la publicité de concurrents de la SNCB et les campagnes publicitaires portant atteinte à son image ne sont pas autorisés. Ces dernières années, une dizaine de campagnes ont été refusées. Les régies publicitaires publiques continuent également d'accepter les publicités pour les paris. Une interdiction de ce type de publicité doit donc être envisagée dans un cadre plus large que celui de la seule SNCB.

Il n'est pas opportun de communiquer sur les recettes dans un marché très concurrentiel.

06.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je déplore que la SNCB ne voie toujours pas de raison d'interdire la publicité pour les paris dans les gares. J'espère que le ministre prendra sa responsabilité et demandera à la SNCB de cesser immédiatement une telle publicité, quels que soient les revenus.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en fauteuil roulant" (55000690C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux voyageurs à mobilité réduite" (55001142C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les règles de réservation pour les voyageurs à mobilité réduite" (55001152C)

07.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Un utilisateur de fauteuil roulant ne peut prendre le train avec l'assistance de la SNCB que dans 132 des 554 gares ferroviaires. Au rythme des objectifs de la SNCB en la matière, nous n'atteindrons même pas la moitié des stations accessibles d'ici 2030, alors qu'aux Pays-Bas, 99 % de toutes les gares devraient être accessibles d'ici 2025.

Quel est le budget nécessaire pour rendre tous les trains et toutes les gares de Belgique accessibles

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS laat weten dat Publiker alle regels navolgt. Elke reclamecampagne wordt grondig onderzocht. Bij gokreclame moeten de verplichte vermeldingen als *Play safe* en 21+ worden aangebracht. Publiker heeft een concessieovereenkomst tot en met 31 december 2021 en is lid van de Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame. Sommige campagnes worden enkel na 18 uur toegelaten. Politieke boodschappen, reclame in strijd met de goede zeden, religieuze boodschappen, campagnes van de concurrentie en schadelijk campagnes voor het imago zijn niet toegelaten. De voorbije jaren werd een tiental campagnes geweigerd. Ook publieke reclameregies blijven gokreclames aanvaarden. Een verbod moet dan ook ruimer worden bekeken dan enkel bij de NMBS.

Het is niet opportuun om in een erg concurrentiële markt over inkomsten te communiceren.

06.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik betreur dat de NMBS nog steeds geen reden ziet om gokreclame in treinstations te verbieden. Ik hoop dat de minister zijn verantwoordelijkheid neemt en de NMBS vraagt om onmiddellijk met dergelijke reclame te stoppen, ongeacht de inkomsten.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor rolstoelgebruikers" (55000690C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001142C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De reserveringsregeling voor reizigers met beperkte mobiliteit" (55001152C)

07.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Slechts in 132 van de 554 treinstations kan een rolstoelgebruiker met assistentie van de NMBS de trein nemen. Met het ritme van het streefdoel van de NMBS komen we in 2030 nog niet eens aan de helft van toegankelijke stations, terwijl men in Nederland in 2025 99 % van alle stations toegankelijk wil hebben.

Wat is de kostprijs om alle Belgische treinstellen en alle stations toegankelijk te maken voor

aux personnes en fauteuil roulant? Quels moyens la SNCB consacrera-t-elle à l'accessibilité des trains et des gares dans les années à venir? Le ministre peut-il fournir un aperçu du nombre d'ETP employés dans les équipes mobiles d'assistance aux utilisateurs de fauteuils roulants et du nombre de gares sans personnel? Est-il exact que les nouvelles rames M7 ne seront pas équipées d'un plancher surbaissé comme les rames Desiro? D'autres solutions sont-elles prévues dans de tels cas?

07.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Une gare sur quatre seulement est accessible aux personnes à mobilité réduite. Chaque année, 10 à 15 gares viennent s'y ajouter. En d'autres termes, il faudra attendre encore 40 ans pour que toutes les gares du pays soient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les trains ne sont pas non plus systématiquement équipés afin de permettre le transport de personnes à mobilité réduite. Les personnes se déplaçant en fauteuil roulant doivent réserver une assistance à l'avance. Dans 41 gares, cette réservation peut s'effectuer trois heures au préalable mais dans 132 gares, il faut s'y prendre 24 heures à l'avance. Dans les autres gares, il n'est tout simplement pas possible de prendre le train lorsqu'on est en fauteuil roulant.

La ministre pense-t-elle que l'accès des personnes handicapées au trafic ferroviaire peut être substantiellement amélioré? Quelles initiatives prend-elles pour rendre les gares plus accessibles? Quelles gares pourront proposer une assistance aux personnes à mobilité réduite d'ici 2020? Est-il tenu compte, au moment de l'achat de nouveaux trains, de leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, pour qu'elles puissent monter à bord de manière autonome? De quelles manière l'information aux voyageurs concernant l'accessibilité des trains est-elle organisée? Explique-t-on par exemple clairement où sont situées exactement les places et les toilettes pour les personnes en fauteuil roulant?

07.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les personnes à mobilité réduite doivent réserver leur voyage en train à l'avance. Il n'est pas toujours facile de déterminer à l'avance quel train on souhaitera ou on pourra emprunter. Je songe à une réunion qui se prolonge ou à une correspondance ratée parce que le train qu'on avait pris précédemment avait du retard. Et lorsqu'un train est supprimé, on se retrouve abandonné à son sort. En effet, l'assistance réservée à l'avance ne vaut que pour le train que l'on avait spécifiquement désigné.

La suppression de l'obligation de réservation dans

rolstoelgebruikers? Hoeveel middelen trekt de NMBS de komende jaren uit voor het toegankelijk maken van treinen en stations? Kan de minister een overzicht geven van het aantal VTE's binnen de mobiele teams om rolstoelgebruikers te assisteren en van het aantal onbemande stations? Zullen de nieuwe M7-treinstellen inderdaad niet over een verlaagde vloer kunnen beschikken zoals de Desiro-toestellen? Worden in zulke gevallen dan andere oplossingen gepland?

07.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Slechts 1 op 4 stations is toegankelijk voor mensen met een beperking. Elk jaar komen er 10 tot 15 bij. Dat wil zeggen dat pas over 40 jaar alles stations toegankelijk zullen zijn. Ook de treinen zijn nog niet systematisch uitgerust om mensen met een beperkte mobiliteit te vervoeren. Rolstoelgebruikers moeten op voorhand begeleiding reserveren. In 41 stations kan dat 3 uur op voorhand, maar in 132 moet dat 24 uur op voorhand gebeuren. In de overige stations is het eenvoudigweg niet mogelijk om de trein te nemen als men in een rolstoel zit.

Gaat de minister akkoord met de stelling dat de toegankelijkheid van het treinverkeer voor mensen met een beperking veel beter kan? Welke stappen onderneemt hij om de stations toegankelijker te maken? Welke stations zullen tegen 2020 assistentie kunnen aanbieden? Wordt bij de aankoop van nieuwe treinen rekening gehouden met de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit, zodat zij zelfstandig kunnen opstappen? Op welke wijze is de reisinformatie over de toegankelijkheid geregeld? Is het bijvoorbeeld duidelijk waar exact de plaatsen en toiletten voor rolstoelgebruikers zich bevinden?

07.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mensen met een beperkte mobiliteit moeten hun treinrit op voorhand reserveren. Welke trein men wil of kan nemen, is echter niet altijd voor eenieder perfect in te schatten. Ik denk aan een vergadering die uitloopt of een aansluiting die men mist omdat een eerdere trein vertraging had. Als een trein wordt afgeschaft, staan ook deze mensen in de kou. De gereserveerde begeleiding geldt immers voor die ene specifieke trein.

Is het een optie om de reserveringsplicht in de grote

les grandes gares constitue-t-elle une option? Combien de plaintes de voyageurs concernant l'obligation de réservation la SNCB a-t-elle reçues? Quelles initiatives la SNCB pourrait-elle prendre pour mettre un terme à cette absurdité qui est que l'on n'obtiendra pas d'assistance pour un train suivant si le train que l'on a réservé est annulé.

07.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Tout d'abord, je tiens à souligner que la SNCB nie avec fermeté qu'elle abandonnerait à leur sort les voyageurs à mobilité réduite.

Dans la réponse fournie à la question écrite n° 3006 de M. Van den Bergh, vous trouverez davantage d'informations sur les services pratiques offerts. La SNCB invite la commission à venir faire connaissance de son service d'assistance "B for You". En 2018, la SNCB a reçu près de 50.000 demandes d'assistance. La SNCB dispose de suffisamment de personnel pour satisfaire ces demandes. L'absence de solution est l'exception. Les voyageurs à mobilité réduite pourront presque toujours voyager en train.

L'organisation des données statistiques de la SNCB ne permet pas de recenser le nombre de plaintes ayant trait à la réservation requise pour les voyageurs à mobilité réduite.

Actuellement, environ un tiers des gares disposent de quais rehaussés. Afin d'en équiper l'ensemble des gares, l'on aura besoin d'un budget d'au moins 640 millions d'euros. À cela s'ajoutent les coûts de la construction des rampes et des ascenseurs. Pour rendre accessible l'ensemble des gares, l'on aura donc besoin de plus d'un milliard d'euros.

La SNCB œuvre à une solution pour garantir aux voyageurs à mobilité moindre qu'ils disposeront de toutes les informations relatives à l'organisations de ses trains.

Au cours des trois dernières années, la SNCB a investi en moyenne 124 millions d'euros par an dans les gares, dont 24 millions d'euros pour la rénovation des quais et l'amélioration de leur accessibilité. La SNCB entend mettre en oeuvre des moyens supplémentaires pour améliorer l'accessibilité intégrale des gares, l'objectif étant d'avoir d'ici 2030 des gares avec une accessibilité intégrale pour au moins 85 % des voyageurs à l'embarquement. Les investissements nécessaires devront être négociés dans le cadre du nouveau plan d'investissement pluriannuel.

Chaque M7 disposera d'une voiture multifonctionnelle avec suffisamment de sièges

stations af te schaffen? Hoeveel reizigersklachten ontving de NMBS over de reserveringsplicht? Wat kan de NMBS doen aan de absurde situatie dat men geen begeleiding krijgt voor een volgende trein als de gereserveerde trein wordt geannuleerd?

07.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Vooreerst: de NMBS ontkent met klem dat ze tegen reizigers met beperkte mobiliteit "Trek uw plan" zou zeggen.

Meer informatie over de praktische dienstverlening is te vinden in het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 3006 van de heer Van den Bergh. De NMBS nodigt de commissie uit om met het 'B for You-team' kennis te maken. In 2018 ontving de NMBS bijna 50.000 assistentieaanvragen. De NMBS beschikt over voldoende personeel om daarop in te gaan. Het is erg uitzonderlijk dat er geen oplossing kan worden gevonden en de reizigers met beperkte mobiliteit zullen dan ook bijna altijd kunnen reizen.

Het is statistisch gezien niet mogelijk om na te gaan hoeveel klachten betrekking hebben op de vereiste reservatie voor minder mobiele reizigers.

Momenteel is ongeveer een derde van de stations uitgerust met verhoogde perrons. Om alle stations daarmee uit te rusten, is er minstens 640 miljoen euro nodig. Daarbij komen nog extra kosten voor de bouw van hellingen en liften. Om alle stations volledig toegankelijk te maken, is meer dan 1 miljard euro nodig.

De NMBS werkt aan een oplossing om ervoor te zorgen dat minder mobiele reizigers over alle nodige info in verband met de indeling van de treinen kunnen beschikken.

De NMBS investeerde de voorbije drie jaar gemiddeld 124 miljoen euro per jaar in stations, waarvan 24 miljoen euro in het vernieuwen en toegankelijk maken van de perrons. De NMBS wil extra middelen inzetten om de integrale toegankelijkheid van de stations te verbeteren, met de bedoeling om tegen 2030 over integraal toegankelijke stations te beschikken voor minstens 85 % van de opstappende reizigers. Over de noodzakelijke investeringen moet worden onderhandeld in het kader van het nieuwe meerjareninvesteringsplan.

Elke M7 krijgt een multifunctioneel rijtuig met voldoende comfortabele plaatsen voor

confortables pour les personnes en fauteuil roulant et une toilette adaptée. Un compromis a dû être trouvé pour la hauteur d'embarquement de la M7, en tenant compte des trois hauteurs de quai différentes en Belgique. L'aide aux utilisateurs de fauteuils roulants continuera d'être nécessaire. Outre la différence de hauteur, l'ouverture horizontale entre le quai et le train doit également être franchie en toute sécurité.

07.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les améliorations projetées dépendront de la réussite des négociations sur le plan d'investissement pluriannuel, ce qui n'a pas toujours été évident ces dernières années. Je demande que les efforts soient poursuivis, parce que les transports publics doivent être accessibles à tous.

07.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Je suis heureuse d'apprendre qu'il existe une volonté d'améliorer l'accessibilité. Il est tout de même inacceptable qu'une gare telle que celle d'Anvers-Berchem, par exemple, ne soit toujours pas accessible aux personnes en chaise roulante! Les personnes handicapées devraient elles aussi pouvoir utiliser les transports publics sans entraves.

07.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): On ne facilite vraiment pas la vie des personnes handicapées. Souvent, elles ne peuvent pas se rendre à la gare la plus proche et doivent dans de nombreux cas savoir 24 heures à l'avance quel train elles prendront.

Qui plus est, leur réservation ne vaut que pour un train spécifique. Groen demande au prochain gouvernement d'accélérer les investissements dans l'adaptation des trains et des gares pour les personnes handicapées. Il convient également de veiller à ce qu'une réservation demandée s'applique à un trajet en train et non à un train spécifique.

L'incident est clos.

08 Question de Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La présence d'amiante à la suite d'un incendie de deux anciennes locomotives" (55000716C)

08.01 Mélissa Hanus (PS): Le 2 septembre 2019, deux anciennes automotrices hors service ont pris feu sur une voie de garage de la gare de Schaerbeek. Des craintes demeurent quant à la possible présence d'amiante et de chrome VI. Les représentants des travailleurs ont adressé une lettre à la présidence du CPPT le 11 septembre, faisant état de points qui demeurent préoccupants. Aucune

rolstoelgebruikers en met een aangepast toilet. Voor de instaphoogte van de M7 moest naar een compromis worden gezocht, rekening houdend met drie verschillende perronhoogtes in België. Assistentie voor reizigers in een rolstoel zal nodig blijven. Naast het hoogteverschil moet ook de horizontale opening tussen het perron en de trein veilig overbrugd worden.

07.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): De geplande verbeteringen zijn afhankelijk van geslaagde onderhandelingen over het meerjareninvesteringsplan, hetgeen de voorbije jaren niet altijd van een leien dakje liep. Ik vraag dat de inspanningen worden voortgezet, want openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn.

07.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben blij te horen dat de ambitie bestaat om de toegankelijkheid te verbeteren. Dat een station als Antwerpen-Berchem, bijvoorbeeld, nog steeds niet rolstoeltoegankelijk is, is toch onaanvaardbaar! Ook mensen met een beperking zouden zonder hindernissen moeten kunnen gebruikmaken van ons openbaar vervoer.

07.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het wordt mensen met een beperking erg moeilijk gemaakt. Zij kunnen vaak niet het dichtstbijzijnde station gebruiken en moeten in veel gevallen 24 uur op voorhand weten welke trein zij willen nemen.

Bovendien geldt hun reservatie maar voor een welbepaalde trein. Groen vraagt de volgende regering om versneld te investeren in het toegankelijk maken van treinen en stations voor mensen met een beperking. Ook moet men ervoor zorgen dat een aangevraagde reservering geldt voor een treintraject en niet voor één bepaalde trein.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het mogelijk vrijkomen van asbest door de brand in twee oude locomotieven" (55000716C)

08.01 Mélissa Hanus (PS): Op 2 september 2019 hebben twee oude buiten dienst gestelde motorstellen vuur gevat op een opstelspoor in het station Schaerbeek. Men maakt zich nog steeds zorgen over de mogelijke aanwezigheid van asbest en chroom VI. De werknemersvertegenwoordigers hebben op 11 september de voorzitter van het CPBW een brief gestuurd, waarin zij een aantal

réponse n'y a encore été apportée. L'absence d'amiante n'est toujours pas avérée.

Avez-vous été informé d'une éventuelle présence d'amiante et de chrome VI dans ces automotrices? Que précise l'inventaire amiante? Où en est le suivi de ce dossier par la SNCB?

08.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB réalise un suivi amiante préventif de son matériel roulant. Elle dispose d'inventaires amiante et effectue des contrôles concernant la présence éventuelle de fibres dans l'air.

Dès que son personnel doit réaliser des travaux à risque sur ses trains, toutes les mesures de protection sont prises.

L'atelier de Schaarbeek dispose d'un inventaire et d'un programme de gestion amiante Bâtiments.

La SNCB et les services de secours ont effectué des mesures suite à l'incendie pour déterminer si des fibres d'amiante ont été dégagées lors du sinistre. Les premiers résultats, datés du 9 septembre, ont démontré l'absence de ces fibres. Pendant et après le sinistre, personne n'a été exposé au risque d'amiante sur place.

L'incident est clos.

09 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Le stationnement payant à Diest" (55000738C)

09.01 Frank Troosters (VB): La gare de Diest dispose actuellement d'un parking de 600 places alors qu'aux heures de pointe, c'est plutôt d'une capacité de 1 400 places dont on a besoin. Conséquence: les gens se garent n'importe où. Il s'agit de stationnements illicites parfois tolérés et parfois pas par la ville de Diest.

La SNCB a décidé de rendre payant le stationnement à partir de 2020. La ville de Diest craint à présent qu'un plus grand nombre de gens opteront pour un stationnement "sauvage".

À la fin de l'année dernière, l'on a décidé de construire un parking souterrain avec une capacité de 1.260 places. Quel est l'état actuel de ce projet?

punten aangehaald hebben die nog steeds een bron van bezorgdheid zijn. Die brief bleef voornamelijk onbeantwoord en er is nog niet bewezen dat er geen asbest vrijgekomen is.

Heeft men u ingelicht over de mogelijke aanwezigheid van asbest en chroom VI in die treinstellen? Wat staat er vermeld op de asbestinventaris? Hoe staat het met de opvolging van dit dossier door de NMBS?

08.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS voert een preventieve follow-up van de aanwezigheid van asbest uit op haar rollend materieel. Het bedrijf beschikt over asbestinventarissen en controleert regelmatig de mogelijke aanwezigheid van asbestvezels in de lucht.

Zodra het personeel risicovol werk aan de treinen moet verrichten, worden alle veiligheidsmaatregelen getroffen.

De werkplaats in Schaarbeek beschikt over een inventaris en over een procedure om met asbest in de gebouwen om te gaan.

De NMBS en de hulpdiensten hebben na de brand metingen uitgevoerd om te bepalen of er tijdens het incident asbestvezels zijn vrijgekomen. De eerste resultaten, die dateren van 9 september, hebben uitgewezen dat er geen asbestvezels in de lucht zaten. Tijdens en na de ramp liep er niemand ter plaatse het risico aan asbest blootgesteld te worden.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betaalparkeren in Diest" (55000738C)

09.01 Frank Troosters (VB): Aan het station van Diest is een parking voor 600 voertuigen, terwijl er op piekmomenten behoefte is aan 1.400 plaatsen. Het resultaat is dat mensen parkeren waar dit ook maar mogelijk is. Soms wordt het oogluikend toegestaan, soms ook niet.

De NMBS heeft beslist om vanaf 2020 het parkeren betalend te maken. De stad Diest vreest dat nu nog meer mensen 'wild' gaan parkeren.

Eind vorig jaar werd beslist dat er een nieuwe parkeergarage komt met 1.260 plaatsen. Wat is de stand van zaken? Kunnen de plannen nog worden

Le plan conçu pour ce parking pourra-t-il encore être adapté afin d'augmenter la capacité. Sous sa forme actuelle, en effet, il prévoit toujours trop peu de places. La SNCB ne ferait-elle pas mieux de retoquer complètement son système de stationnement payant?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Conjointement avec la ville de Diest, la SNCB cherche une clé de répartition financière juste pour le stationnement payant à partir de l'automne 2020. La SNCB tient à offrir à ses abonnés une place de stationnement garantie par l'intermédiaire du système de paiement. Elle construira également un nouveau garage à vélos avec une capacité de 600 places dans le but de persuader les voyageurs de changer de mode de déplacement.

Le projet d'un parking de 900 places ne figure pas dans le plan d'investissement pluriannuel 2018-2022. Les investissements pour la période après 2020 devront être fixés en concertation avec le prochain gouvernement.

09.03 Frank Troosters (VB): Je me réjouis déjà qu'il y ait des discussions avec la ville de Diest au sujet du stationnement payant. Le ministre n'a évoqué que 900 places. C'est encore moins que ce que j'avais entendu. De plus, il n'y a apparemment toujours aucune garantie que le parking sera jamais construit.

L'incident est clos.

10 Question de Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "Le ferroutage en Belgique" (55000752C)

10.01 Josy Arens (cdH): Le ferroutage, transport du chauffeur et du camion par rail, n'existe pas en Belgique et reste limité en Europe aux cas où la route est difficilement praticable. Pourtant la quatrième ligne de ferroutage inaugurée en novembre 2018 à Calais en France relance cette technique pour réduire les émissions de CO₂. L'urgence climatique réclame des alternatives au transport routier.

Avez-vous réfléchi à un service de ferroutage sur le rail belge? Si oui, quels sont les investissements nécessaires? Y a-t-il un projet transfrontalier ou européen? Selon vous, le ferroutage est-il une solution d'avenir pour le transport de marchandises?

10.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le ferroutage n'a pas de pertinence économique sur de courtes distances. Le conducteur est censé

aangepast om de capaciteit te verhogen, want nu zullen er nog steeds te weinig plaatsen komen? Zou de NMBS niet best eens heel haar systeem van betalend parkeren herbekijken?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS zoekt samen met de stad Diest naar een correcte financiële verdeelsleutel voor het betalend parkeren vanaf het najaar van 2020. De NMBS wil door het betaalsysteem een gegarandeerde parkeerplaats aan abonnementshouders aanbieden. Ze zal ook zorgen voor een nieuwe fietsenstalling met 600 plaatsen om reizigers te overtuigen van een modal shift.

Het project voor een parkeergebouw van 900 plaatsen is niet opgenomen in het meerjareninvesteringsplan 2018-2022. De investeringen voor na 2020 zullen samen met de volgende regering moeten worden vastgelegd.

09.03 Frank Troosters (VB): Ik ben al blij dat er gesprekken zijn met de stad Diest over het betalend parkeren. De minister sprak over slechts 900 plaatsen. Dat is nog minder dan ik had vernomen. Bovendien is er blijkbaar nog altijd geen garantie voor de bouw van die parkeergarage.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het rail-routevervoer in België" (55000752C)

10.01 Josy Arens (cdH): Rail-routevervoer, waarbij zowel de chauffeur als de vrachtwagen per spoor worden vervoerd, bestaat niet in België en wordt in Europa enkel toegepast als de weg moeilijk berijdbaar is. Nochtans werd de vierde rail-routelijn in november 2018 geopend in Calais. Frankrijk wil zo de CO₂-uitstoot beperken. De urgentie van het klimaatvraagstuk vereist dat we alternatieven zoeken voor het wegtransport.

Hebt u nagedacht over een rail-routedienst op het Belgische spoornet? Zo ja, welke investeringen zijn er daarvoor nodig? Bestaat er een grensoverschrijdend of Europees project in dat verband? Ziet u het rail-routevervoer als een toekomstgerichte oplossing voor het vrachtvervoer?

10.02 Minister François Bellot (*Frans*): Voor korte afstanden is rail-routevervoer economisch niet rendabel. De vrachtwagenchauffeurs moeten pauze

prendre sa pause sur le train et les coûts d'infrastructures et d'exploitation sont importants. Il faut concevoir des terminaux pour transborder horizontalement les semi-remorques sur wagons spéciaux. Chez nous, l'investissement n'a pas été chiffré mais serait onéreux.

En Belgique, la demande de transport de marchandises porte sur de courtes distances pour des volumes conteneurisés ou intermodaux grâce à l'attractivité de nos ports.

Mon administration ne connaît pas d'une position de l'UPTR sur cette question et le choix des transporteurs européens va vers le conteneur plutôt que le ferroutage.

10.03 Josy Arens (cdH): Tous les transports de marchandises traversant notre pays devraient profiter d'un tel service. Cela a un coût mais le climat étant une de nos priorités, nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre en intégrant ce type d'évolution.

L'incident est clos.

11 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le pont ferroviaire d'Oudegem" (55000758C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): La Région flamande souhaite revaloriser la Dendre pour le trafic des bateaux de navigation intérieure jusqu'à 1 350 tonnes. Toutefois, le pont surplombant la ligne ferroviaire 53 entre Termonde et Schellebelle limite la fenêtre de navigation en hauteur et en largeur. À proximité de ce pont se trouve le passage à niveau en surface 63 de la même ligne ferroviaire avec la N406, qui connaît un trafic particulièrement dense. Infrabel s'est fixé pour objectif de supprimer tous les passages à niveau en surface. Il pourrait être intéressant de collaborer avec la Vlaamse Waterweg en vue de la construction d'un nouveau pont dans le cadre de la revalorisation de la Dendre.

Comment Infrabel compte-t-il transformer ce passage à niveau? Des contacts ont-ils déjà été établis avec la Vlaamse Waterweg au sujet d'une adaptation de ce pont de la Dendre? Infrabel envisage-t-il une voie ferrée surélevée en combinaison avec un pont sur la Dendre?

11.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Selon Infrabel, il s'indique d'examiner la suppression du passage à niveau 63 en parallèle avec le relèvement du pont ferroviaire sur la

nemen tijdens de rit met de trein en de infrastructuur- en exploitatiekosten lopen hoog op. Er moeten terminals geïnstalleerd worden om de opleggers horizontaal over te slaan op speciale treinwagons. De investeringskosten werden bij ons niet berekend, maar het zou een dure zaak zijn.

Dankzij onze aantrekkelijke havens beperkt de vraag naar vrachtvervoer in ons land zich tot korte afstanden voor intermodale of containervrachten.

Mijn administratie heeft geen weet van een standpunt van de UPTR hierover. Europese transporteurs kiezen eerder voor containertransport dan voor rail-routevervoer.

10.03 Josy Arens (cdH): Voor alle goederentransporten door ons land zou er gebruikgemaakt moeten kunnen worden van een dergelijke dienst. Daar hangt een prijskaartje aan vast, maar het klimaat is een van onze prioriteiten en we moeten de uitstoot van broeikasgassen beperken door dit soort evoluties te omarmen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorbrug in Oudegem" (55000758C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het Vlaams Gewest wil de Dender opwaarderen voor verkeer van binnenschepen tot 1.350 ton. De brug op spoorlijn 53 tussen Dendermonde en Schellebelle beperkt echter het vaarvenster in de hoogte en in de breedte. In de nabijheid bevindt zich de gelijkgrondse spoorwegovergang 63 van dezelfde spoorlijn met de N406, die bijzonder druk is. Infrabel streeft ernaar om alle gelijkgrondse overwegen af te schaffen. Het kan interessant zijn om samen te werken met De Vlaamse Waterweg voor de bouw van een nieuwe brug voor het opwaarderen van de Dender.

Hoe wil Infrabel de bewuste overweg ongelijkgronds maken? Heeft Infrabel al contact gehad met De Vlaamse Waterweg over een aanpassing van die Denderbrug? Overweegt Infrabel een opgehoogde spoorweg en een aansluitende Denderbrug?

11.02 Minister François Bellot (Nederlands): Volgens Infrabel is het aangewezen om het wegwerken van overweg 63 te bestuderen in combinatie met de ophoging van de spoorbrug over

Dendre.

Une gaine pourrait être construite à la hauteur de l'actuel passage à niveau, avec des rampes d'entrée limitées pour le trafic routier. Infrabel a connaissance de l'étude de la Vlaamse Waterweg relative à une augmentation du tonnage et du tirant d'air. Aucun contact formel n'a encore eu lieu, mais Infrabel est tout à fait prêt à collaborer à une étude de faisabilité sur ce projet.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55000759C)
- Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le problème de la création d'un "couloir de secours" pour les véhicules prioritaires en cas de files" (55001009C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): En cas d'accident provoquant des encombrements de la circulation sur autoroute, le code de la route prévoit que les voitures circulant sur la bande de gauche doivent se déporter sur la gauche et que celles circulant sur la bande du milieu doivent se déporter sur la droite, afin de créer un couloir de secours. Ce qui est étrange, c'est que seul le personnel de la police et des douanes est autorisé à utiliser cet espace entre les files, au grand dam de l'association des pompiers volontaires flamands (Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers ou VVB).

Le ministre a souligné qu'il avait tenté de clarifier la situation lors de la révision du code de la route, mais a également indiqué que l'ensemble du dossier avait été renvoyé aux calendes grecques parce que les Régions s'opposaient à un certain nombre d'adaptations.

Quelles Régions n'étaient-elles pas d'accord? Quelles étaient les adaptations en question? Quand cette situation absurde sera-t-elle enfin débloquée?

12.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le 26 septembre, les membres de la commission ont reçu une lettre de la VVB demandant la création d'une base légale pour la mise en place d'une voie de secours destinée aux services d'urgence en cas d'embouteillage. À l'heure actuelle, un tel système n'existe pas encore dans notre pays. Les usagers de la route ne sont censés laisser passer les services d'urgence que si les sirènes et gyrophares sont allumés. Cela peut entraîner des retards et

de Dender.

Men zou een koker kunnen bouwen ter hoogte van de huidige overweg, met beperkte inrijhellingen voor het wegverkeer. Infrabel heeft weet van de studie van De Vlaamse Waterweg over een hoger tonnage en hogere doorvaarthoogte. Er is nog geen formeel contact geweest, maar Infrabel wil zeker meewerken aan een haalbaarheidsstudie over dit project.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De herziening van de wegcode" (55000759C)
- Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "De problematiek inzake het creëren van een 'reddingsstrook' voor prioritaire diensten bij files" (55001009C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Bij ongevallen waarbij de autosnelweg versperd is, schrijft de wegcode voor dat de wagens op het linkerrijvak naar links moeten uitwijken en deze op de middelste rijstrook naar rechts, om alzo een noodvak te creëren. Het vreemde aan de situatie is dat enkel politie en douane aldus door de files mogen laveren, tot grote ergernis van de Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers (VVB).

De minister beklemtoonde dat hij deze bizarre situatie heeft uitgeklaard bij de herziening van de wegcode maar zei ook dat het hele dossier op de lange baan werd geschoven omdat de Gewesten niet akkoord gingen met een aantal aanpassingen.

Welke Gewesten gingen er niet akkoord met bepaalde aanpassingen? Om welke aanpassingen gaat het dan? Wanneer zal deze absurde situatie eindelijk uitgeklaard zijn?

12.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Op 26 september kregen de commissieleden een brief van de VVB, die oproept om een wettelijke basis te creëren voor een reddingsstrook waarlangs hulpdiensten tijdens een interventie bij filevorming kunnen doorrijden. Op dit moment bestaat het gebruik van zo'n reddingsstrook nog niet in ons land. Er wordt van weggebruikers enkel verwacht dat zij hulpdiensten doorgang bieden wanneer deze met sirenes en zwaailicht komen aangereden. Dit

même conduire à des situations dangereuses.

leidt soms tot vertragingen en zelfs gevaarlijke situaties.

LA VVB demande donc que l'article 59.12 du code de la route soit étendu à tous les services d'urgence tels que les pompiers, les ambulances et la protection civile. Toutefois, la version révisée du 19 octobre 2017 de la circulaire 16/2006 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel stipule que l'article 59.12 concerne l'utilisation de tous les véhicules prioritaires tels que les ambulances, les voitures de pompiers ou les véhicules banalisés et autres véhicules de la police.

De VVB vraagt daarom om artikel 59.12 van de wegcode uit te breiden naar alle hulpdiensten zoals brandweer, ambulances en civiele bescherming. In de herziene versie van 19 oktober 2017 van rondzendbrief 16/2006 van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep staat echter dat artikel 59.12 betrekking heeft op het gebruik van alle prioritaire voertuigen, zoals ziekenwagens, brandweerwagens of de burger- en andere auto's van de politie.

Le ministre a-t-il connaissance d'exemples étrangers, en Allemagne et en Autriche par exemple, où la création d'une bande de secours en cas de formation de files est une obligation légale? Est-il favorable à l'idée d'instaurer ce système chez nous également? Pourquoi le conducteur d'un véhicule de pompiers a-t-il encore été tenu pour responsable d'une collision survenue pendant une intervention, récemment, et ce malgré la circulaire en question?

Is de minister op de hoogte van buitenlandse voorbeelden in bijvoorbeeld Duitsland en Oostenrijk, waar het creëren van een reddingsstrook bij fileverkeer wettelijk verplicht is? Is hij voorstander om dit systeem ook hier in te voeren? Waarom werd, ondanks de rondzendbrief, onlangs nog de bestuurder van een brandweerwagen aansprakelijk gesteld voor een aanrijding die plaatsvond tijdens een interventie?

12.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): La réussite ou l'échec d'un projet est toujours une responsabilité partagée. Nul n'ignore, cependant, qu'une divergence de vues en matière de répartition des compétences entre les Régions et l'État fédéral à la suite de la sixième réforme institutionnelle n'a guère simplifié la situation.

12.03 Minister François Bellot (Nederlands): Het slagen of niet slagen van een project is altijd een gedeelde verantwoordelijkheid. Het is echter geen geheim dat een verschillende visie inzake de bevoegdheidsverdeling als gevolg van de zesde staatshervorming tussen de Gewesten en de federale overheid de zaken er niet gemakkelijker heeft op gemaakt.

Je connais le concept de la *Rettungsgasse* en Allemagne. Le groupe de travail qui a préparé la révision du code de la route a proposé un système analogue.

Ik ben op de hoogte van zo'n 'Rettungsgasse' in Duitsland. De werkgroep die een herziening van het verkeersreglement heeft voorbereid, heeft een gelijkaardig systeem voorgesteld.

Les responsabilités à la suite d'un accident sont déterminées sur la base des circonstances réelles dans lesquelles cet accident est survenu. J'ignore en l'occurrence pourquoi le conducteur d'un véhicule de pompiers a été tenu responsable. Il appartient au juge de se prononcer sur ce point.

De aansprakelijkheden naar aanleiding van een ongeval worden bepaald op basis van de feitelijke omstandigheden waarin het ongeval heeft plaatsgevonden. Waarom in dit geval de bestuurder van een brandweerwagen aansprakelijk werd gesteld, weet ik niet. Het is aan de rechter om dat te beoordelen.

L'absence de révision du code de la route ne signifie pas que les véhicules prioritaires en mission urgente ne puissent pas circuler entre les bandes de circulation. Les autres usagers de la route doivent en toute circonstance céder le passage aux véhicules prioritaires. Les autres usagers ne sont toutefois pas tenus d'observer le principe de la création d'une bande de secours tel qu'il a été défini dans le projet de révision du code de la route.

Het feit dat die herziening van de wegcode er uiteindelijk niet is gekomen, betekent niet dat prioritaire voertuigen met een dringende opdracht niet tussen de rijstroken zouden mogen rijden. Andere weggebruikers moeten te allen tijde doorgang verlenen aan prioritaire voertuigen. Alleen zijn de andere weggebruikers niet verplicht om het principe van het creëren van een noodvak, zoals bepaald in het ontwerp tot herziening van de wegcode, na te leven.

Il n'existe à l'heure actuelle aucune distinction entre, par exemple, des véhicules de pompiers qui effectuent une mission prioritaire et les véhicules de la police ou de la douane.

Le malentendu trouve son origine dans une référence erronée au code de la route, qui est la conséquence des nombreuses modifications qui y ont été apportées. L'un des motifs d'une révision consiste à éliminer les inconsistances qui s'y sont glissées au fil des années et à la suite des innombrables modifications.

J'espère que le futur ministre fédéral de la Mobilité parviendra, en collaboration avec les ministres régionaux compétents, à faire du projet un succès, car il s'agit vraiment d'un sujet important.

12.04 Pieter De Spiegeleer (VB): La réponse du ministre n'est pas vraiment encourageante. Il jongle avec le parapluie de la réforme de l'État et de la responsabilité partagée. Il se réfère même au pouvoir judiciaire. Si les choses sont si simples pour la police et la douane, je ne comprends pas pourquoi on ne peut pas en faire de même pour les pompiers et la protection civile.

Cette réponse ne permet toujours pas de déduire quelles Régions n'ont pas marqué leur accord sur quelles adaptations.

12.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Selon le ministre, les voitures de pompiers peuvent en théorie elles aussi se faufiler entre les voitures dans le cadre d'une mission urgente et en cas d'embouteillage.

L'article supprimant la disposition qui prévoit que tout usager de la route est tenu de respecter les dispositions du code de la route s'applique en effet également aux pompiers. La circulaire le stipule également.

Le code de la route est effectivement devenu, au fil des années, un écheveau inextricable et il contient parfois des dispositions contradictoires. Nous devons remédier à ce problème.

Notre groupe déposera une proposition à cet égard. Nous nous inspirerons entre autres des pratiques appliquées en Autriche et en Allemagne.

L'incident est clos.

13 Question de Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Liège-St-Lambert" (55000797C)

Er is op dit moment geen onderscheid tussen bijvoorbeeld brandweervoertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren en de voertuigen van politie of douane.

De reden voor het misverstand is een verkeerde verwijzing in de wegcode, die het gevolg is van de vele wijzigingen ervan. Een van de motieven voor een herziening is het wegnemen van de inconsistenties die er doorheen de jaren en door ontelbare wijzigingen zijn ingeslopen.

Ik hoop dat de toekomstige federale minister van Mobiliteit samen met de bevoegde gewestministers van het ontwerp alsnog een succesverhaal maakt, want het is echt een belangrijk ontwerp.

12.04 Pieter De Spiegeleer (VB): De minister geeft niet echt een hoopgevend antwoord. Hij goochelt met de paraplu van de staatshervorming en de gedeelde verantwoordelijkheid. Hij verwijst zelfs naar de rechterlijke macht. Aangezien het voor politie en douane zo vlot kan, begrijp ik niet waarom dat voor brandweer en civiele bescherming niet kan.

Het is na dit antwoord nog niet duidelijk welke Gewesten niet met welke aanpassingen akkoord gingen.

12.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Volgens de minister kunnen in theorie bij een dringende opdracht en bij filevorming ook brandweerwagens tussen de auto's door rijden.

Het artikel dat de bepaling opheft dat elke weggebruiker de bepalingen van de wegcode moet naleven, slaat ook effectief op de brandweer. Zo staat het ook in de rondzendbrief.

Het is inderdaad zo dat de wegcode doorheen de jaren een ondoordringbaar woud is geworden waarin sommige bepalingen andere bepalingen tegenspreken. Dat probleem moeten wij oplossen.

Onze fractie zal over deze aangelegenheid een voorstel indienen. Wij zullen ons daarbij onder meer door de praktijk in Oostenrijk en Duitsland laten inspireren.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Luik-St-Lambert" (55000797C)

13.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En juin, la SNCB a annoncé que la demande de permis pour la construction de la nouvelle gare Liège-Saint-Lambert était sur le point d'être introduite. Où en est le processus? Une concertation avec les autorités locales est-elle organisée?

Cette gare, qui est la porte d'entrée du centre-ville et attire 3 000 personnes par jour, est dans un état catastrophique. Les escalators sont hors service et il pleut dans les escaliers. Même si une nouvelle gare devait voir le jour, des rénovations rapides s'imposent.

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le permis pour l'aménagement des quais a été introduit pour une réalisation durant les vacances de printemps et d'été 2020. Il comprend les accès couverts aux quais depuis la passerelle du Palais de justice et le parking du Cadran.

Les quais seront couverts et mis en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité des personnes à mobilité réduite. Les auvents seront démontés au printemps. Une couverture provisoire sera installée en attendant la pose des nouveaux auvents à l'été.

Une concertation avec les autorités locales est en cours. Une demande de permis sera introduite en 2020 pour l'aménagement de la nouvelle gare en 2021.

Pour traiter les fuites d'eau et réparer la toiture située au-dessus des quais, des coupures de voies seront planifiées avec Infrabel. Trop vétustes pour être réparés, les escalators seront démontés cet hiver.

Dans la nouvelle gare, chaque quai sera équipé d'un ascenseur, d'un escalator et de deux escaliers.

Il y aura aussi un parking pour vélos.

13.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je salue le dépôt du permis. Il est essentiel de consulter les autorités locales et la population afin de répondre au mieux aux besoins.

L'incident est clos.

13.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In juni kondigde de NMBS aan dat de vergunningsaanvraag voor de bouw van het nieuwe station Luik-Saint-Lambert eerlang zou worden ingediend. Hoever staat de procedure? Wordt er overleg gepleegd met de lokale overheden?

Dit station, dat de toegangspoort naar het stadscentrum vormt en waar elke dag 3.000 personen met de trein aankomen of vertrekken, verkeert in een erbarmelijke staat. De roltrappen zijn defect en het regent binnen op de trappen. Renovatie is dringend nodig, ook al zou er een nieuw station worden gebouwd.

13.02 Minister François Bellot (*Frans*): De vergunningsaanvraag voor de aanpassingswerken aan de perrons werd ingediend, zodat de werken tijdens de vakantieperiodes in het voorjaar en de zomer van 2020 kunnen worden uitgevoerd. De werken omvatten een overdekte toegang tot de perrons vanaf de voetgangersbrug van het gerechtsgebouw en de parking Cadran.

De perrons zullen overdekt zijn en aangepast worden aan de technische voorschriften inzake de interoperabiliteit voor personen met een beperkte mobiliteit. De overkappingen zullen in het voorjaar worden afgebroken. In afwachting van de plaatsing van nieuwe overkappingen in de zomer zal er een tijdelijk afdak worden geplaatst.

Er wordt overlegd met de lokale overheden. In 2020 zal er een vergunningsaanvraag worden ingediend voor de bouw van het nieuwe station in 2021.

Om de lekken in de overkapping boven de perrons te herstellen, worden er in samenspraak met Infrabel spooronderbrekingen gepland. De roltrappen zijn in te slechte staat om nog te worden hersteld en zullen deze winter worden gedemonteerd.

In het nieuwe station zal elk perron toegankelijk zijn via een lift, een roltrap en twee trappen.

Er is ook een fietsstalling.

13.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat er een vergunningsaanvraag zal worden ingediend. Het is belangrijk dat de lokale overheden en de bevolking geraadpleegd worden zodat men zo goed mogelijk op de noden kan inspelen.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur la route" (55000856C)**
- **Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur les routes belges en 2019" (55001053C)**
- **Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière 2019" (55001218C)**

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Après une forte baisse du nombre de tués sur la route sur la période 2010-2018, le baromètre de sécurité routière de l'institut Vias montre que ce nombre a augmenté durant les premiers mois de cette année. Ce qui pose problème, c'est moins un manque de réglementation que l'application de la réglementation existante. Il faut augmenter le risque d'être pris. C'est une compétence partagée.

Le ministre consultera-t-il ses collègues ministres de l'Intérieur et de la Justice à ce sujet? Où en est la banque de données Mercurius sur les permis de conduire? Quand cet outil sera-t-il opérationnel?

14.02 Josy Arens (cdH): Selon le dernier baromètre de la sécurité routière, les six premiers mois de l'année ont été particulièrement meurtriers. Les camions sont de plus en plus souvent impliqués dans des accidents, tout comme les cyclistes.

Qu'est-ce qui explique ces chiffres? Comment va réagir le gouvernement fédéral? Faut-il modifier le code de la route?

14.03 François Bellot, ministre (en français): En effet, les derniers résultats sont peu réjouissants: après sept ans de baisse, le nombre de tués a augmenté de 27 % au premier semestre.

Une analyse détaillée des causes des accidents impliquant des camions ou des cyclistes est nécessaire avant de prendre des mesures concrètes. L'augmentation du nombre de cyclistes, la multiplication des vélos électriques et la distraction croissante des usagers pourraient être des explications.

Nous devons réagir.

(*En néerlandais*) J'attache une grande importance à la bonne collaboration avec les autres services. Je pense à la mise en place de la nouvelle procédure de perception immédiate, au renforcement de la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation et à la procédure relative à l'ordre de paiement. Nous collaborons également avec le

14 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal verkeersdoden" (55000856C)**
- **Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van het aantal verkeersdoden in België in 2019" (55001053C)**
- **Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer 2019" (55001218C)**

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Nadat het aantal verkeersdoden in de periode 2010-2018 sterk was gedaald, wijst de veiligheidsbarometer van Vias Institute uit dat het aantal slachtoffers tijdens de eerste maanden van dit jaar is gestegen. Er is niet zozeer een gebrek aan regelgeving, maar de handhaving vormt een probleem. De pakkans moet groter. Dat is een gedeelde bevoegdheid.

Zal de minister daartoe overleggen met zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie? Wat is de stand van zaken van de Mercuriusdatabank voor rijbewijzen? Wanneer zal ze operationeel zijn?

14.02 Josy Arens (cdH): Volgens de recentste verkeersveiligheidsbarometer zijn de eerste zes maanden van het jaar bijzonder dodelijk geweest. Vrachtwagens zijn steeds vaker betrokken bij ongevallen, net zoals fietsers.

Hoe verklaart men die cijfers? Hoe zal de federale regering reageren? Moeten de verkeersregels herzien worden?

14.03 Minister François Bellot (Frans): De jongste resultaten zijn inderdaad weinig bemoedigend. Na zeven jaar daling is het aantal dodelijke slachtoffers in de eerste helft van het jaar met 27 % gestegen.

Er moet een gedetailleerde analyse van de oorzaken van de ongevallen met vrachtwagens en fietsers gemaakt worden alvorens we concrete maatregelen kunnen nemen. De toename van het aantal fietsers, de stijging van het aantal elektrische fietsen en de toenemende afleiding van de gebruikers kunnen een verklaring zijn.

We moeten reageren.

(*Nederlands*) Ik hecht veel belang aan een goede samenwerking met de andere diensten. Ik denk aan de implementatie van de nieuwe procedure van onmiddellijke inning, de kentekenplaat aansprakelijkheid en de procedure voor het bevel tot betalen. Ook werken wij samen met Justitie en politie aan een nieuw systeem voor

département de la justice et avec la police pour élaborer un nouveau système de lutte contre la récidive, pour concevoir des sanctions alternatives et pour utiliser les nouvelles technologies en vue de déceler les infractions.

La banque-carrefour des permis de conduire est opérationnelle depuis 2017. Plus précisément, Mercurius est la base de données des permis de conduire tandis que MaCH est le système de données du SPF Justice qui contient les données relatives aux déchéances. Lorsqu'un agent communal consulte les données d'un permis de conduire dans Mercurius, un lien est établi avec MaCH. Ces données ne figurent pas directement dans Mercurius.

Il appartient à la police de développer elle-même une application permettant de consulter les données relatives aux déchéances. La question visant à savoir pourquoi la police n'est toujours pas en mesure de consulter ces informations sur le terrain doit être posée au ministre de l'Intérieur.

(En français) Les comportements évoluent rapidement, appelant de nouvelles mesures. Je rappelle l'importance des campagnes de sensibilisation et de la formation, qui sont de la responsabilité des Régions. La loi est déjà très sévère chez nous mais, selon Vias, il faut augmenter le nombre de contrôles: c'est là notre point faible.

Je plaide pour des États généraux de la sécurité routière en 2020, afin d'émettre des recommandations visant à accroître la sécurité sur nos routes.

14.04 Wouter Raskin (N-VA): Le SPF Mobilité a fait sa part du travail. La base de données Mercurius a vu le jour. C'est principalement au niveau de la police que le bât blesse. J'interrogerai le ministre De Crem à ce sujet. J'espère qu'entre-temps le ministre de la Mobilité ne manquera pas d'inviter son collègue à prendre les mesures nécessaires.

14.05 Josy Arens (cdH): En effet, il faut augmenter le nombre de contrôles mais, pour cela, il faut plus de policiers. En tout cas, des mesures doivent être prises. Et une actualisation du code de la route sera la bienvenue.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

de aanpak van recidive, alternatieve sancties en het gebruik van nieuwe technologieën voor het opsporen van overtredingen.

De kruispuntbank van de rijbewijzen is operationeel sinds 2017. Ter verduidelijking, Mercurius is de databank met de rijbewijzen, MaCH is het datasysteem van de FOD Justitie dat gegevens in verband met vervallenverklaringen bevat. Als een gemeente rijbewijsgegevens opvraagt in Mercurius, dan wordt een link gelegd met MaCH. Die gegevens zitten niet in Mercurius zelf.

Het is aan de politie om zelf een toepassing te ontwikkelen om de gegevens over vervallenverklaringen te kunnen consulteren. De vraag waarom de politie op het terrein deze informatie nog steeds niet kan opvragen, moet tot de minister van Binnenlandse Zaken worden gericht.

(Frans) Het gedrag van de verkeersdeelnemers de weg verandert snel en dat vereist nieuwe maatregelen. Ik wijs op het belang van sensibiliseringscampagnes en vorming, wat de bevoegdheid is van de Gewesten. De wet is nu al zeer streng, maar volgens Vias institute moet het aantal controles nog worden opgevoerd. Dat is ons zwakke punt.

Ik pleit voor een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2020, die dan aanbevelingen zou formuleren voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

14.04 Wouter Raskin (N-VA): De FOD Mobiliteit heeft de nodige verantwoordelijkheid genomen. De databank Mercurius is er. Het schoentje knelt vooral bij de politie. Ik zal minister De Crem daarover ondervragen. Ondertussen hoop ik dat de minister van Mobiliteit zijn ambtsgeenoot aanspoort om de nodige stappen te zetten.

14.05 Josy Arens (cdH): Het aantal controles moet inderdaad worden verhoogd, maar daarvoor zijn er meer politieagenten nodig. Er moeten in elk geval maatregelen worden genomen. Een actualisering van het verkeersreglement is eveneens wenselijk.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau train de nuit Bruxelles-Vienne" (55000870C)
 - Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001052C)
 - Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en service de trains de nuit" (55001081C)
 - Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55001123C)
 - Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001137C)
 - Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit sur le réseau ferroviaire belge" (55001186C)
 - Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle ligne de train de nuit Bruxelles - Vienne" (55001196C)
 - Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55001220C)

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttrein Brussel-Wenen" (55000870C)
 - Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001052C)
 - Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het inleggen van nachttreinen" (55001081C)
 - Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen in België" (55001123C)
 - Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001137C)
 - Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Nachttreinen op de Belgische spoorwegen" (55001186C)
 - Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttreinverbinding Brussel - Wenen" (55001196C)
 - Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55001220C)

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le développement des vols *low cost* en Europe est un facteur d'émissions de CO₂ en croissance. Il convient donc de développer des alternatives, dont le train. Les trains de nuit constituent à ce titre une solution d'avenir. Depuis 2016, la firme autrichienne ÖBB, qui a fait la démonstration du possible succès du train de nuit, vient d'ailleurs d'annoncer l'ouverture prochaine d'une ligne Vienne-Bruxelles.

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De opmars van de lowcostvluchten in Europa speelt een rol in de toenemende CO₂-uitstoot. Er moeten dus alternatieven aangeboden worden, zoals de trein. Nachttreinen vormen in dit opzicht een toekomstgerichte oplossing. Sinds 2016 toont de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB overduidelijk aan dat nachttreinen een groot succes kunnen zijn, en onlangs kondigde ze ook de opstart van een nieuwe lijn Wenen-Brussel aan.

Avez-vous eu des contacts avec la société ÖBB concernant cette nouvelle ligne? Avez-vous pu prendre connaissance des fréquences, des tarifs et de son itinéraire précis? Pourriez-vous porter la revendication d'un arrêt à Liège auprès d'ÖBB?

Hebt u contact gehad met ÖBB over deze nieuwe nachttreinverbinding? Bent u op de hoogte van het aantal ingeleide treinen, de tarieven en het precieze traject van deze trein? Kunt u het verzoek om de trein ook in Luik te laten stoppen voorleggen aan ÖBB?

15.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Plus aucun train de nuit ne circule en Belgique depuis 2008 mais cela pourrait changer à partir de 2020 car les voyageurs recherchent sciemment des alternatives aux voyages en avion. Les trains de nuit pourraient également contribuer au débat climatique. La Suisse et les Pays Bas l'ont bien compris tandis que la société ferroviaire autrichienne ÖBB entend réinvestir dans les trains de nuit.

15.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Sinds 2008 reden er geen nachttreinen meer door België, maar vanaf 2020 zou daar verandering in kunnen komen. Mensen zoeken bewust alternatieven voor vliegtuigreizen. Nachttreinen kunnen ook een bijdrage leveren aan het klimaatdebat. Zwitserland en Nederland hebben dat begrepen en ook de Oostenrijkse vervoermaatschappij ÖBB wil opnieuw investeren in nachttreinen.

ÖBB aurait semble-t-il introduit sa demande de sillons auprès d'Infrabel tardivement. Les Autrichiens ont-ils demandé de pouvoir poursuivre le voyage en Belgique, une fois la frontière belge franchie, avec une locomotive de la SNCB? Pourquoi Infrabel applique-t-elle une procédure aussi stricte quant à cette demande d'ÖBB? La SNCB dialogue-t-elle avec d'autres opérateurs de

ÖBB zou zijn aanvraag voor de rijpaden te laat hebben ingediend bij Infrabel. Klopt het dat gevraagd werd om het traject met een NMBS-locomotief verder te zetten vanaf de grens? Waarom hanteert Infrabel zo'n strenge procedure voor de aanvraag? Is de NMBS in gesprek met andere aanbieders voor internationaal nachtvervoer? Hoe kan de NMBS het gebruik van

transports internationaux nocturnes? Comment la SNCB pourrait-elle faciliter davantage l'utilisation de trains de nuit?

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le train de nuit est l'alternative écologique par excellence pour des trajets allant jusqu'à 1 000 kilomètres. Il s'agit d'un défi européen important, mais après 10 ans de libéralisation du marché ferroviaire international, il ne reste presque plus rien de l'ancien réseau international. Nous devons donc prendre les choses en main.

Le train de nuit entre Bruxelles et Vienne circulera-t-il à partir de janvier 2020? Les rames et les locomotives autrichiennes ont-elles été homologuées pour nos chemins de fer? Y a-t-il d'autres compagnies ferroviaires européennes qui souhaitent mettre en service des trains de nuit? Les partenaires sociaux participent-ils au lancement? Y aura-t-il du personnel supplémentaire? Faudra-t-il investir dans l'infrastructure ferroviaire? Combien un billet coûtera-t-il et comment les bénéfices seront-ils partagés entre les entreprises concernées? À quelle fréquence et quand les trains de nuit circuleront-ils?

15.04 Marianne Verhaert (Open Vld): La société des chemins de fer autrichienne ÖBB et la SNCB feraient circuler un train de nuit entre Bruxelles et Vienne à partir de 2020. Le train ferait également halte à Amsterdam dans une phase ultérieure. Les Pays-Bas auraient prévu à cette fin des subsides à hauteur de 6,7 millions d'euros.

Nous applaudissons au fait que, finalement, il y aura de nouveau une alternative à l'avion. Toutefois, si cette alternative n'est possible qu'à coups de subsides, cela risque de perturber le marché.

Dans quel partenariat la SNCB et la ÖBB s'engageront-elles? Cette liaison ferroviaire sera-t-elle rentable? Bénéficiera-t-elle également de subsides en Belgique? Le Ministre est-il d'accord avec moi pour dire que des subsides sont susceptibles de perturber le marché du transport ferroviaire international? Le Ministre envisage-t-il d'autres mesures de soutien? Prendra-t-on des mesures facilitant l'homologation de trains de voyageurs proposés par des opérateurs étrangers en Belgique? D'autres liaisons ferroviaires internationales sont-elles envisagées? Certaines demandes visant à faire circuler des trains de nuit dans notre pays émanent-elles d'opérateurs ferroviaires privés?

15.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): La sp.a estime qu'une augmentation du trafic ferroviaire

nachttreinen beter faciliteren?

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nachttreinen zijn bij uitstek het ecologisch alternatief voor reizen tot 1.000 kilometer. Dat is een belangrijke Europese uitdaging, maar na 10 jaar geliberaliseerde internationale treinmarkt blijft er bijna niets over van het vroegere internationaal netwerk. We moeten het heft dus in eigen handen nemen.

Zal de nachttrein tussen Brussel en Wenen sporen vanaf januari 2020? Zijn de Oostenrijkse stellingen en locomotieven gehomologeerd voor onze spoorwegen? Zijn er nog andere Europese spoorwegmaatschappijen die nachttreinen willen inzetten? Zijn de sociale partners betrokken bij de opstart? Komt er extra personeel? Moeten er investeringen gebeuren in de spoorinfrastructuur? Hoeveel zal een ticket kosten en hoe wordt de verdeling gemaakt? Hoe vaak en wanneer zullen de nachttreinen sporen?

15.04 Marianne Verhaert (Open Vld): De Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB en de NMBS zouden vanaf 2020 een nachttrein laten rijden tussen Brussel en Wenen. In een later stadium zou er ook een halte in Amsterdam komen. Nederland zou daarvoor 6,7 miljoen euro subsidies uittrekken.

We juichen het toe dat er eindelijk weer een alternatief voor het vliegtuig komt, maar als dat alleen kan door middel van subsidies, dan werkt dat marktverstrend.

Welk partnerschap wordt er tussen de NMBS en de ÖBB aangegaan? Is deze verbinding rendabel? Zal de verbinding ook bij ons worden gesubsidieerd? Is de minister het ermee eens dat subsidies de markt van het internationaal treinvervoer verstoren? Overweegt de minister andere steunmaatregelen? Worden er maatregelen genomen om de homologatie van reizigerstreinen van buitenlandse operatoren in België te vergemakkelijken? Worden er nog andere internationale treinverbindingen overwogen? Zijn er ook aanvragen van private spooroperatoren om nachttreinen door ons land te laten rijden?

15.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): De sp.a denkt dat meer internationaal treinverkeer het aantal korte

international pourrait réduire le nombre de vols de courte distance en Europe. Le train de nuit entre Bruxelles et Vienne circulerait deux fois par semaine. Toutefois, la demande de sillons aurait été soumise trop tard à Infrabel. La SNCB reprendrait le train autrichien avec sa propre locomotive, ce qui faciliterait la procédure de demande de sillons et la procédure d'homologation. Ces informations sont-elles exactes?

Quelle procédure l'ÖBB doit-elle suivre pour faire circuler un train de nuit dans notre pays? Où en est cette procédure? Le train pourra-t-il réellement traverser notre pays à partir de janvier 2020? A-t-on déjà une idée générale des tarifs? La SNCB jouera-t-elle un rôle plus actif sur le marché émergent des trains de nuit?

15.06 Méliissa Hanus (PS): Quelles sont les démarches à suivre par l'opérateur pour que les premiers trains puissent rouler en Belgique? Le régulateur doit-il donner son feu vert? Existe-t-il des principes d'équivalence européenne permettant qu'un train qui roule déjà à travers l'Autriche, l'Allemagne et l'Italie soit présumé satisfaire aux exigences du réseau belge?

15.07 Tomas Roggeman (N-VA): Quelle est la procédure pour l'attribution des sillons par Infrabel? Y a-t-il moyen d'assouplir, d'accélérer et de rendre plus efficace cette procédure?

La nuit du samedi au dimanche, le réseau ferroviaire est exclusivement réservé à Infrabel entre 1 heure et 5 heures. Est-ce un obstacle pour l'exploitation d'un service de trains de nuit, a fortiori si cette exploitation passe par des partenaires internationaux? Pouvons-nous lever cet obstacle ou pour le moins le réduire?

Infrabel et la SNCB ont-ils arrêté une politique pour répondre aux demandes d'accès au réseau faites par des opérateurs externes? Dans quelle mesure y a-t-il conflit d'intérêts?

15.08 François Bellot, ministre (en français): La SNCB suit les développements sur le marché mais n'a pas l'intention de faire circuler elle-même des trains de nuit.

Cependant, elle répond toujours aux demandes de partenariat international et en étudie l'éventualité s'il en ressort un intérêt commercial.

Pour parcourir en train des distances plus longues que celles du territoire belge, on a l'option "train rapide" – Thalys, TGV, ICE – et Bruxelles y est un

vluchten binnen Europa kan verminderen. De nachttrein tussen Brussel en Wenen zou twee keer per week rijden. De aanvraag voor de rijpaden bij Infrabel zou echter te laat ingediend zijn. De NMBS zou met een eigen locomotief de Oostenrijkse trein overnemen, waardoor de aanvraagprocedure voor rijpaden en de homologatieprocedure wordt vergemakkelijkt. Klopt dat?

Welke procedure moet de ÖBB volgen om een nachttrein te laten rijden in ons land? Hoe ver staat het met die procedure? Zal de trein effectief vanaf januari 2020 door ons land kunnen rijden? Is er al een zicht op de tarieven? Zal de NMBS een actievare rol gaan spelen in de ontluikende markt van nachttreinen?

15.06 Méliissa Hanus (PS): Welke stappen moet de spoorwegoperator doen om de eerste nachttreinen te laten rijden in België? Moet de regulator zijn fiat geven? Bestaan er Europese gelijkwaardigheidsbeginselen op grond waarvan een trein die al door Oostenrijk, Duitsland en Italië rijdt, verondersteld wordt te voldoen aan de vereisten van het Belgische spoorwegwet?

15.07 Tomas Roggeman (N-VA): Hoe verloopt de procedure voor het toekennen van rijpaden door Infrabel? Zijn er mogelijkheden om die procedure te versoepelen, te versnellen en efficiënter te maken?

Op zaterdagavonden is het spoornet tussen 1 uur en 5 uur exclusief voorbehouden aan Infrabel. Is dit een hindernis voor het exploiteren van nachttreinen, zeker in samenwerking met internationale partners? Kunnen wij de drempels wegnemen of verkleinen?

Is er bij Infrabel en de NMBS een beleid inzake aanvragen tot het net door externe spoorbedrijven? In hoeverre is daar sprake van conflicterende belangen?

15.08 Minister François Bellot (Frans): De NMBS volgt de marktontwikkelingen op de voet, maar is niet van plan zelf nachttreinen in te leggen.

Ze gaat echter steeds in op vragen om internationale partenariaten af te sluiten en bestudeert de mogelijkheid ervan als er een commercieel belang uit blijkt.

Om met de trein langere afstanden af te leggen dan die op het Belgisch grondgebied, is er de optie 'sneltrain' – Thalys, TGV, ICE – en Brussel is daar

nœud majeur. L'autre option sur les lignes conventionnelles est celle des trains de nuit. La SNCB étudie la mise en place de la ligne directe Bruxelles-Vienne en trains de nuit en collaboration avec ÖBB.

À partir de janvier, il y aura deux trains par semaine entre Vienne et Bruxelles avec un arrêt à Liège. Dans le cadre d'un marché de transport international de voyageurs libéralisé, ce projet relève des activités commerciales de la SNCB hors missions de service public. Dans ce contexte, elle est réticente de la diffusion au grand public de données sensibles. Elle a expliqué en détail sa position quant à l'organisation de trains de nuit. Je vous renvoie à la question n° 3635 du 22 mai 2019.

(En néerlandais) La procédure de demande de capacité sur le réseau est prévue par le Code ferroviaire. Les dates butoir pratiquées par Infrabel sont conformes aux règles de la RNE. Il est à tout moment possible de faire une demande de capacité.

Les demandes de capacité introduites avant le deuxième lundi du mois d'avril sont traitées en priorité la même année et reprises dans la planification annuelle de l'année suivante. Les demandes faites après le deuxième lundi d'avril sont traitées ensuite. On n'attribue alors plus aucune capacité en dehors de la capacité résiduelle pour cette année-là.

(En français) Je n'ai reçu aucune demande de subside pour un train de nuit international. Si cela devait se faire, le gouvernement en décidera dans le respect des règlements européens. L'homologation des véhicules revient au ministre Ducarme.

Conformément aux règlements européens, le prochain quatrième paquet ferroviaire simplifiera les procédures nationales d'homologation du matériel roulant qui traverse les frontières.

(En néerlandais) Jusqu'à présent, Infrabel n'a pas encore reçu de demande de mise en service de trains de nuit de la part d'autres candidats que la SNCB. Il est déjà arrivé qu'un opérateur privé se montre intéressé sans que cela ait toutefois débouché sur une demande concrète.

La SNCB ne dispose plus de voitures susceptibles de servir de train de nuit. À cet égard, je renvoie également à la réponse à la question écrite de M. Jef Van den Bergh du 1^{er} mars 2019.

een belangrijk knooppunt van. De andere optie op de conventionele lijnen zijn de nachttreinen. De NMBS onderzoekt samen met de ÖBB de invoering van een rechtstreekse verbinding Brussel-Wenen met nachttreinen.

Vanaf januari zullen er twee treinen per week tussen Wenen en Brussel, met een halte in Luik, rijden. In het kader van een geliberaliseerde markt voor het internationaal reizigersvervoer valt dit project onder de commerciële activiteiten van de NMBS en buiten de opdrachten van openbare dienstverlening. In die context geeft ze niet graag gevoelige gegevens vrij aan het groot publiek. Ze heeft haar standpunt over de organisatie van ritten met nachttreinen uitvoerig toegelicht. Ik verwijs u ter zake naar vraag nr. 3635 van 22 mei 2019.

(Nederlands) De procedure om capaciteit op het net aan te vragen is bepaald in de Spoorcodex. De deadlines die Infrabel hanteert, respecteren de RNE-voorschriften. Capaciteit aanvragen is altijd mogelijk.

Capaciteitsaanvragen van voor de tweede maandag van april worden datzelfde jaar prioritair behandeld en opgenomen in de jaarplanning van het volgende jaar. De aanvragen van na die datum worden daarna behandeld. Capaciteit wordt dan enkel toegewezen in de restcapaciteit voor dat jaar.

(Frans) Ik heb geen subsidieaanvraag voor een internationale nachttrein ontvangen. Desgevallend zal de regering daarover beslissen met inachtneming van de Europese verordeningen. De homologatie van de voertuigen valt onder de bevoegdheid van minister Ducarme.

Overeenkomstig de Europese verordeningen vereenvoudigt het vierde spoorwegpakket de nationale procedures voor de homologatie van het grensoverschrijdend rollend materieel.

(Nederlands) Infrabel heeft nog geen vragen om nachttreinen te laten rijden van andere kandidaten dan de NMBS. Af en toe is er interesse van een privéspeler, maar dat heeft nog nooit tot een aanvraag geleid.

De NMBS heeft geen rijtuigen meer die geschikt zijn om als nachttrein te dienen. In dat verband verwijs ik opnieuw naar het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Van den Bergh van 1 maart 2019.

(*En français*) Le renouveau des trains de nuit, soutenu par la prise de conscience climatique, est récent. Son ampleur reste à déterminer. Le monde ferroviaire belge y est attentif. Infrabel soutient le développement de l'offre et examine chaque demande avec neutralité.

(*Frans*) Het is nog maar vrij recent dat er wegens het toenemende klimaatbewustzijn opnieuw nachttreinen worden ingelegd. Het valt nog te bezien hoe groot deze omslag zal zijn. In de Belgische spoorsector wordt deze evolutie aandachtig gevolgd. Infrabel steunt de uitbreiding van het aanbod en onderzoekt elke aanvraag in alle objectiviteit.

Le trajet Vienne-Bruxelles (1 300 km) s'effectuera en douze heures. Le tarif n'est pas encore connu.

De treinreis tussen Brussel en Wenen (1.300 km) zal twaalf uur duren. Het is nog niet bekend hoeveel een treinticket zal kosten.

15.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): C'est une bonne nouvelle pour la gare de Liège, tant pour les Liégeois que pour le remplissage de ce train et donc le climat. Plus généralement, la SNCB va devoir se positionner sur les trains de nuit.

15.09 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dat is goed nieuws voor het station Luik, zowel voor de Luikenaars als voor de bezetting van die trein en dus voor het klimaat. Meer algemeen zal de NMBS een standpunt moeten innemen over de nachttreinen.

15.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Pour Groen, le train constitue le choix logique pour tout trajet en dessous de 1 000 km. Cela serait favorable au climat et les gouvernements suédois, suisse et autrichien l'ont bien compris.

15.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Voor Groen is de trein de logische keuze voor elke afstand onder de 1.000 km. Dat zou voor het klimaat een goede zaak zijn en de Zweedse, Zwitserse en Oostenrijkse regering hebben dat goed begrepen.

La Belgique doit suivre cet exemple. Nous plaçons en faveur de mesures qui rendent les conditions les plus favorables possible comme des redevances d'utilisation de sillons modérées, une procédure de demande plus flexible et la consultation avec d'autres opérateurs ferroviaires.

België moet volgen. Wij pleiten voor maatregelen die de omstandigheden zo gunstig mogelijk maken, zoals lagere rijpadvergoedingen, een flexibeler aanvraagproces en overleg met andere spooraanbieders.

15.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pour nous aussi, il est très important que les trajets en dessous de 1 000 km se fassent en train. Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions relatives aux effets qu'aura ce projet sur l'emploi et sur l'attitude des partenaires sociaux.

15.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn ook voor verplaatsingen onder de 1.000 km met de trein. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen naar de effecten van dit project op tewerkstelling en over de houding van de sociale partners.

15.12 Marianne Verhaert (Open Vld): Il faut encourager le transport international. Je suis contente que l'on ne donnera pas de subventions susceptibles de perturber le marché. Un marché libéralisé offre des aubaines.

15.12 Marianne Verhaert (Open Vld): We moeten het internationaal vervoer aanmoedigen. Ik ben blij dat er geen subsidies worden uitgedeeld die marktverstoringen werken. Op een geliberaliseerde markt zijn er mogelijkheden.

15.13 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il est positif que nous ayons la possibilité de prendre un train de nuit vers Vienne à partir du mois de janvier. Espérons que la SNCB suivra attentivement l'évolution du marché et que nous prendrons des mesures d'aide au même titre que d'autres pays.

15.13 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is goed dat we vanaf januari tweemaal per week de nachttrein naar Wenen kunnen nemen. Hopelijk volgt de NMBS die nieuwe markt goed op en zullen wij steunmaatregelen nemen net als andere landen.

L'Open Vld craint que ces subventions perturbent le marché. Pourtant, ces subventions sont déjà octroyées sous la forme d'exemptions fiscales pour le kérosène et il convient de citer également, à cet

Open Vld vreest hier voor marktverstoringende subsidies, maar die zijn er evengoed in de vorm van fiscale vrijstellingen voor kerosine of van het vele belastinggeld dat jaarlijks naar regionale

égard, l'argent du contribuable qui est injecté en grandes quantités dans les aéroports régionaux. luchthavens gaat.

15.14 Méliissa Hanus (PS): Je partage l'enthousiasme de mes collègues. J'espère que le prochain gouvernement se saisira de ma proposition de baisser le coût des sillons ferroviaires pendant la nuit.

15.14 Méliissa Hanus (PS): Ik deel het enthousiasme van mijn collega's. Ik hoop dat de volgende regering mijn voorstel om de rijpadvergoedingen voor nachttreinen te verlagen, in overweging zal nemen.

15.15 Tomas Roggeman (N-VA): J'utiliserai volontiers cette liaison, car Vienne est une ville magnifique. J'espère que cette belle initiative servira d'exemple. En tant que responsables publics, nous pouvons réduire les obstacles à cet effet.

15.15 Tomas Roggeman (N-VA): Ik zal heel graag gebruik maken van die verbinding, want Wenen is een prachtige stad. Hopelijk krijgt dit mooie initiatief navolging. Als beleidsmakers kunnen wij hier drempelverlagend werken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La procédure S460" (55000907C)

16 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De procedure S460" (55000907C)

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): La procédure S460 permet à Infrabel de réaliser des travaux lourds au moyen d'engins de chantier sur des tronçons à voie unique. À l'occasion du renouvellement de l'agrément de sécurité d'Infrabel, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) avait, dans un premier temps, interdit cette procédure, pour ensuite subordonner son utilisation à la réalisation d'une analyse des risques. Après contestation par Infrabel, une nouvelle procédure S460 a été mise en œuvre le 1^{er} janvier 2019, permettant d'effectuer, sous certaines conditions, des travaux sur des voies maintenues en service.

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): De procedure S460 betreft werken op enkelspoor met gebruik van bouwmachines op spoorwerven. Naar aanleiding van de vernieuwing van de veiligheidsvergunning van Infrabel verbood de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) eerst die procedure, daarna kon men de S460 toch blijven gebruiken, mits er een risicoanalyse was. Na een betwisting door Infrabel werd vanaf 1 januari 2019 een regeling van kracht waarbij men onder voorwaarden toch kon werken op sporen in gebruik.

Le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel a-t-il testé la procédure S460, y compris l'analyse des risques? Combien de fois, et quels étaient les résultats de ces tests? Pourquoi Infrabel a-t-il fait appel de la décision du SSICF? Infrabel a-t-il entre-temps appliqué la nouvelle procédure? Dans quelle mesure l'appel joue-t-il un rôle dans la décision d'Infrabel de concentrer les travaux pendant la journée? Le ministre soutient-il ce choix d'Infrabel, avec tous les risques de perturbations du trafic que cela pourrait entraîner?

Heeft Infrabel de procedure S460 getest met inbegrip van de risicoanalyse? Hoe vaak en met welke bevindingen? Waarom betwistte Infrabel de beslissing van de DVIS? Heeft Infrabel de herziene procedure inmiddels toegepast? In hoeverre speelt de betwisting een rol bij de beslissing van Infrabel tot concentratie van de werken overdag? Steunt de minister dit, met alle mogelijke problemen qua overlast?

16.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): À la suite de la décision de suspendre la procédure S460, une analyse des travaux planifiés entre juillet et décembre 2018 a été effectuée. Seuls les travaux ayant un impact sur la sécurité d'exploitation ont été maintenus. Conformément à la demande du SSICF, Infrabel effectue une analyse des risques sous la forme d'une matrice décisionnelle basée sur des critères de sécurité objectifs. Cette analyse permet de décider de la

16.02 Minister François Bellot (Nederlands): Na de beslissing om de procedure S460 op te schorten, werd een analyse uitgevoerd van de tussen juli en december 2018 geplande werken. Enkel de werken die een impact hadden op de exploitatieveiligheid, werden behouden. Overeenkomstig het verzoek van de DVIS past Infrabel een risicoanalyse toe onder de vorm van een beslissingsmatrix, die met objectieve veiligheidscriteria werkt. Op grond daarvan wordt

mise hors service complète ou non d'une ligne.

beslist een lijn al dan niet volledig buiten dienst te stellen.

Infrabel est tenu à un devoir de réserve dans le cadre de la procédure judiciaire devant le tribunal francophone de de l'entreprise de Bruxelles.

Infrabel moet terughoudendheid in acht nemen in het kader van de gerechtelijke procedure voor de Franstalige ondernemingsrechtbank te Brussel.

À l'issue d'une période pendant laquelle des tests ont été effectués et le personnel a été formé, Infrabel a mis en place la nouvelle procédure S560 le 1^{er} janvier 2019. Cette procédure est appliquée 350 fois par mois en moyenne et donne des résultats satisfaisants.

Na een periode waarin tests werden uitgevoerd en het personeel werd opgeleid past Infrabel sinds 1 januari 2019 de nieuwe procedure S560 toe. Ze wordt gemiddeld 350 keer per maand toegepast en de resultaten zijn bevredigend.

Sur la base des analyses de risques préalables, les équipes d'Infrabel peuvent être amenées à interrompre complètement une ligne. Dans de tels cas, l'interruption de la ligne est mise à profit pour regrouper un maximum d'interventions. Les travaux d'entretien sont généralement réalisés durant une brève mise hors service de l'infrastructure à des moments où il n'y a pas de trafic ferroviaire. Dans de telles conditions, l'entretien ne peut pas être effectué de manière optimale.

Op basis van de voorafgaande risicoanalyses is het mogelijk dat de ploegen van Infrabel een lijn volledig moeten onderbreken. In dat geval wordt de lijnonderbreking benut om zoveel mogelijk ingrepen te groeperen. Gewoonlijk worden de onderhoudswerken uitgevoerd tijdens korte buitendienststellingen van de infrastructuur wanneer er geen treinverkeer is. In dergelijke gevallen kan het onderhoud niet optimaal worden uitgevoerd.

Dans ce type de massification, les travaux d'entretien s'effectuent sur une plus longue période et sur des tronçons de voie plus longs. Leur impact sur le trafic est toujours limité. Cependant, la massification ne constitue pas la règle.

Bij een dergelijke massificatie worden de onderhoudswerken over langere tijd en op langere baanvakken uitgevoerd. De impact ervan op het verkeer wordt steeds beperkt gehouden. Massificatie is echter niet de regel.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): La sécurité est une priorité importante, mais dans le même temps, le service aux voyageurs doit être maintenu. La massification oppose ces deux principes.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): Veiligheid is een belangrijke prioriteit, maar tegelijkertijd moet ook de dienstverlening aan de reiziger behouden blijven. Bij massificatie komen die principes met elkaar in conflict.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Questions jointes de

- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Bruxelles" (55000909C)
- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Le dossier du survol aérien de la Région bruxelloise et sa proche périphérie" (55001144C)
- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Les fausses déclarations de la province du Brabant flamand quant au survol de Bruxelles" (55001195C)

17 Samengevoegde vragen van

- Gilles Vanden Burre aan François Bellot (Mobilité) over "De vluchten boven Brussel" (55000909C)
- Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilité) over "Het dossier van de vluchten boven het Brusselse Gewest en de nabije omgeving" (55001144C)
- Emir Kir aan François Bellot (Mobilité) over "De foute informatie van de provincie Vlaams-Brabant inzake de vluchten boven Brussel" (55001195C)

17.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): En septembre, l'État fédéral devait 3,2 millions d'euros au gouvernement bruxellois pour violation des normes de bruit.

17.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): In september moest de federale Staat 3,2 miljoen euro aan de Brusselse regering betalen wegens het schenden van de geluidsnormen.

Afin d'éviter de payer davantage d'astreintes et

Om nog meer dwangsommen te vermijden en om

d'améliorer rapidement la situation, votre cabinet avait proposé de mettre en place des *quick wins*.

Brussels Airport Company a annoncé avoir l'intention de rénover la piste 25R/07L du 13 juillet au 23 août 2020.

Le logiciel d'aide au choix des pistes (RAAS) mis en place in 2016 par Skeyes était, quelques mois plus tard, déclaré illégal.

Confirmez-vous que vous allez continuer à payer les astreintes tant que le fédéral ne se conforme pas au jugement? Quel est l'impact au niveau du bruit au sol des *quick wins*? Pouvez-vous nous fournir les évaluations environnementales? Où en est le chantier de rénovation des pistes? Cette rénovation ne représenterait-elle pas une opportunité d'évaluer le nouveau schéma de vol? Le logiciel RAAS est-il utilisé par Skeyes?

Quelles suites seront-elles données au deuxième volet de l'étude d'incidence? Avez-vous étudié l'impact environnemental des routes? Comment y remédier?

17.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Le survol de Bruxelles et de sa périphérie cause de nombreuses nuisances et porte atteinte aux droits fondamentaux des riverains, dont celui à un environnement sain. En plus de quinze ans, aucun progrès n'a été enregistré. Le nombre de vols ne cesse de croître, de jour comme de nuit. À aucun moment on n'a évalué les incidences environnementales.

Pourtant, le tribunal de première instance de Bruxelles a condamné l'État belge en exigeant le respect strict de l'arrêté Gosuin entré en vigueur en 2000. Il a confirmé l'obligation pour l'État de produire une étude d'incidence environnementale avant le 3 juin 2019, sous peine d'astreinte de 300 000 euros par mois de retard.

Certaines communes flamandes tentent de démontrer que la Région bruxelloise serait très peu survolée, afin d'en tirer avantage dans un contentieux judiciaire.

Des cartes de tracés de vol auraient été détournées pour omettre le virage gauche qui survole Bruxelles.

Des avancées sont-elles attendues? Où en est l'étude d'incidence environnementale? Quid du paiement d'astreintes en cas d'inaction du gouvernement fédéral? Même en affaires

de situation snel te verbeteren had uw kabinet enkele *quick wins* voorgesteld.

Brussels Airport Company kondigde aan dat er van 13 juli tot 23 augustus 2020 vernieuwingswerken aan baan 25R/07L uitgevoerd zullen worden.

Het in 2016 door skeyes geïmplementeerde Runway Allocation Advisory System (RAAS) werd enkele maanden later illegaal verklaard.

Kunt u bevestigen dat u de dwangsommen zult blijven betalen zolang de federale regering zich niet schikt naar de rechterlijke uitspraak? Wat is de impact van de *quick wins* op het geluidsniveau aan de grond? Kunt u ons de milieueffectenbeoordelingen bezorgen? Hoeveel staan de renovatiewerken aan de banen? Bieden deze werken niet de gelegenheid om het nieuwe vluchtschema te evalueren? Wordt de RAAS-software gebruikt door skeyes?

Hoe zal er gevolg worden gegeven aan het tweede deel van de effectenstudie? Werden de milieueffecten van de vliegroutes bestudeerd? Hoe kunnen ze worden tegengegaan?

17.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Het vliegverkeer boven Brussel en de Brusselse rand veroorzaakt heel wat hinder en vormt een inbreuk op de grondrechten van de inwoners, waaronder het recht op een gezond leefmilieu. In een periode van meer dan vijftien jaar werd er geen enkele vooruitgang geboekt. Het aantal vluchten blijft stijgen, zowel overdag als 's nachts. De milieueffecten werden nooit geëvalueerd.

De rechtbank van eerste aanleg Brussel heeft de Belgische Staat niettemin veroordeeld tot de strikte naleving van het besluit-Gosuin dat in 2000 in werking is getreden. Ze heeft bevestigd dat de Staat een milieueffectenstudie moest overleggen vóór 3 juni 2019, op straffe van een dwangsom van 300.000 euro per maand vertraging.

Sommige Vlaamse gemeenten proberen aan te tonen dat het vliegverkeer boven het Brusselse Gewest heel beperkt blijft, om daar hun voordeel mee te doen in het kader van een rechtsgeding.

Naar verluidt werd er met kaarten met vliegroutes gesjoemeld om de linkerbocht boven Brussel te verdoezelen.

Wordt er vooruitgang verwacht in dit dossier? Wat is de stand van zaken op het stuk van de milieueffectenstudie? Hoe staat het met de betaling van dwangsommen als de federale regering niet

courantes, peut-il décider de ne pas respecter les décisions de justice? Combien de vols ont-ils survolé Bruxelles en 2018?

17.03 François Bellot, ministre (*en français*): L'État fédéral a versé 2 411 490,41 euros d'astreintes réclamés par la Région de Bruxelles-Capitale pour les deux mois de commandement de mai et juin 2019 pour les vols jugés en infraction en avril et mai. Il a toujours honoré les commandement reçus.

Vous citez le second volet de l'étude d'incidence d'Envisa. Je vous invite à lire l'ensemble de cette étude qui énonce les principes d'une solution équitable à ce problème global sans épargner personne.

Le préambule précise qu'une politique commune en matière de bruit est un préalable à toute solution opérationnelle. Après avoir énoncé des exemples d'objectifs, l'étude constate que les objectifs ne sont pas entièrement compatibles entre eux et ne constituent pas une politique commune.

Elle ajoute que tant qu'aucun processus politique harmonisé n'est défini d'un commun accord entre toutes les parties, aucune agence extérieure ne peut fournir la solution exigée par le jugement du 19 juillet 2017. Les *quick wins* ne dérogent pas à ce principe. Aucune mesure structurelle ne peut être isolée d'une approche globale.

Les décisions judiciaires postérieures à juillet 2017 suite à des plaintes de riverains d'une autre région rendent indispensable cette approche globale. Le prochain gouvernement fédéral devra l'élaborer en se fondant sur le plan global que j'ai présenté au gouvernement restreint et sur l'étude Envisa.

Le logiciel RAAS aide les contrôleurs, sans s'y substituer, à choisir les pistes, conformément aux instructions du ministre. Skeyes doit garantir la sécurité de la navigation aérienne et respecter les instructions ministérielles.

Le processus décisionnel et les critères de sélection des pistes n'ont pas été modifiés pour l'application du RAAS. À ce jour, la DGTA n'a pas validé les

opteert? Kan de regering ondanks deze periode van lopende zaken besluiten om zich niet aan de rechterlijke beslissingen te houden? Hoeveel vliegtuigen zijn er in 2018 over Brussel gevlogen?

17.03 Minister François Bellot (Frans): De federale Staat heeft 2.411.490,41 euro aan dwangsommen betaald voor de twee maanden waarvoor we een dwangbevel hebben gekregen, namelijk mei en juni 2019. Die werden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevorderd voor de vluchten in april en mei waarover geoordeeld werd dat de regels niet nageleefd werden. Er werd steeds gevolg gegeven aan de ontvangen dwangbevelen.

U verwijst naar het tweede deel van de impactstudie van Envisa. Ik nodig u uit om de hele studie te lezen, waarin de principes voor een rechtvaardige oplossing van dit alomvattende probleem uiteengezet worden zonder dat er iemand ontzien wordt.

In de inleiding staat er dat een gemeenschappelijk geluidsnormenbeleid een *conditio sine qua non* is voor iedere mogelijke werkbare oplossing. In de studie worden er eerst voorbeelden van doelstellingen gegeven, waarna er vastgesteld wordt dat die doelstellingen niet volledig met elkaar verenigbaar zijn en dat ze geen gemeenschappelijk beleid vormen.

Nog volgens de studie kan er zolang er geen geharmoniseerd politiek proces in onderlinge overeenstemming tussen alle partijen vastgelegd is, geen enkel extern agentschap de oplossing aanreiken die door het arrest van 19 juli 2017 vereist wordt. *Quick wins* vormen geen afwijking op dat principe. Geen enkele structurele maatregel kan los van een alomvattende aanpak gezien worden.

De gerechtelijke beslissingen die na juli 2017 naar aanleiding van klachten van omwonenden van een ander Gewest gewezen werden, maken die globale aanpak noodzakelijk. De volgende federale regering zal die moeten ontwikkelen op basis van de studie van Envisa en het globaal plan dat ik aan het kernkabinet voorgelegd heb.

De RAAS-software helpt de verkeersleiders bij de keuze van de start- en landingsbanen in overeenstemming met de instructies van de minister, maar vervangt hen niet. Skeyes moet de veiligheid van de luchtvaart waarborgen en de ministeriële instructies opvolgen.

Het besluitvormingsproces en de selectiecriteria voor de start- en landingsbanen werd niet gewijzigd voor de toepassing van de RAAS-software. Tot op

paramètres proposés par Skeyes.

Il ne m'appartient pas de me prononcer sur les allégations de la presse sur une prétendue manipulation des parties flamandes dans un recours contre l'État belge. La situation générale du trafic aérien à Bruxelles-National a été détaillée dans les conclusions de l'État belge remises au juge.

Les cartes reprenant les courbes de bruit de l'ensemble du trafic de l'aéroport de Bruxelles y sont bien incorporées. Nous pouvons vous remettre cette liste.

Le ministre est compétent pour déterminer les routes de vol et l'usage des pistes à Bruxelles-National au cours des travaux de rénovation des pistes.

Les instructions du ministre et du directeur général prévoient la possibilité de déroger au PRS en cas de travaux sur les pistes concernées. BAC m'a communiqué en septembre 2019 les pistes qui seront probablement utilisées par Skeyes sur base des critères en vigueur.

J'ai demandé à la DGTA une analyse détaillée des impacts qu'auraient ces travaux ainsi qu'une proposition quant à la configuration de pistes qu'elle jugera la plus appropriée. Sur cette base et en concertation avec l'administration, une instruction sera envoyée à Skeyes.

17.04 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Des actions ont beau être menées, ce dossier hante les nuits d'une grande partie de la population bruxelloise depuis trop longtemps. Il faudra, sur base d'un rapport objectif, pouvoir répondre à un vrai problème de qualité de vie et de santé publique.

17.05 Sophie Rohonyi (DéFI): Vos éléments de réponse sont assez étayés. Cela démontre bien que le survol de Bruxelles reste problématique. Si des cartes sont détournées, c'est inacceptable. La solution qui consiste pour l'État fédéral à payer des astreintes ne peut remplacer une solution structurelle. C'est pourtant votre mission de réunir ces partenaires pour atteindre une solution qui satisfasse tout le monde.

Il s'agit de se conformer aux décisions de justice et à votre accord de gouvernement qui insistait sur le

heden heeft het DGLV de door Skeyes voorgestelde parameters niet gevalideerd.

Het is niet aan mij om me uit te spreken over de beschuldigingen in de pers over vermeende manipulatie door de Vlaamse partijen in een hoger beroep tegen de Belgische Staat. De algemene situatie van het luchtverkeer op de luchthaven te Zaventem werd gedetailleerd beschreven in de conclusies van de Belgische Staat die aan de rechter overgelegd werden.

Daarin staan ook de kaarten met de geluidscurven van al het verkeer op Brussels Airport. We kunnen u deze lijst bezorgen.

De minister is bevoegd voor het bepalen van de vliegroutes en het gebruik van de banen op Brussels Airport tijdens de renovatiewerken aan de banen.

De instructies van de minister en de directeur-generaal voorzien in de mogelijkheid om af te wijken van het PRS als er aan een bepaalde baan gewerkt wordt. Brussels Airport Company liet mij in september 2019 weten welke banen skeyes op basis van de geldende criteria waarschijnlijk zal gebruiken.

Ik heb het DGLV gevraagd om een gedetailleerde analyse van de mogelijke impact van deze werken en een voorstel voor een configuratie van de banen die het DGLV het meest geschikt acht. Op basis daarvan en in overleg met de administratie zal skeyes instructies ontvangen.

17.04 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Er mag dan actie ondernomen worden, dit dossier is al veel te lang een regelrechte nachtmerrie voor een groot deel van de Brusselse bevolking. Men zal, op grond van een objectief rapport, een antwoord moeten aanreiken voor een wezenlijk probleem inzake leefkwaliteit en volksgezondheid.

17.05 Sophie Rohonyi (DéFI): Uw antwoord is goed onderbouwd. Dat maakt duidelijk dat de vluchten boven Brussel nog altijd een probleem vormen. Als er inderdaad met bepaalde kaarten werd gesjoemeld, is dat onaanvaardbaar. De betaling van dwangsommen door de federale Staat is geen structurele oplossing. Het is uw taak om met de betrokken partners om de tafel te gaan zitten om een oplossing uit te werken waar iedereen zich in kan vinden.

Men moet zich houden aan de rechterlijke uitspraken en het regeerakkoord, waarin er werd

développement économique de l'aéroport dans le respect des riverains.

Il y a aussi la fixation éventuelle d'une période de nuit en vigueur dans d'autres aéroports sans préjudicier leur activité économique, le développement d'une stratégie aéroportuaire nationale et l'instauration d'une autorité publique indépendante de contrôle des nuisances sonores.

Le contentieux en cours montre l'intérêt de disposer de constats et de recommandations objectives.

17.06 François Bellot, ministre (*en français*): Une étude très fouillée a été réalisée par des experts internationaux dont les résultats obtenus ailleurs sont spectaculaires.

Les partis politiques sont-ils prêts à se retirer du dossier et à confier à ces gens le soin de tracer les futures routes et de trouver les solutions? Réfléchissez-y.

17.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Il existe des critères objectifs permettant de déterminer un tracé acceptable, parmi lesquels la densité de population.

17.08 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): L'objectivation, les experts internationaux, nous les avons toujours vus d'un bon oeil mais il faut aussi décider: on ne peut abandonner les décisions politiques à un organe externe. Aujourd'hui, les conditions ne sont pas réunies pour agir mais on aurait pu le faire bien avant.

L'incident est clos.

18 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La fenêtre nationale travaux d'Infrabel" (55000981C)

18.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le projet de document de référence du réseau pour 2021 prévoit que la capacité allouée est réservée à Infrabel le dimanche entre 01.00 et 05.00 heures, quelle que soit l'intensité d'utilisation de la ligne, et ce pour l'ensemble du réseau. Or, à ce moment-là, certains trains circulent déjà.

Quelle est la portée de ce passage du document de référence? Est-ce que cela permet à Infrabel de réaliser des travaux pendant ce créneau tout au long de l'année? Quelle est la procédure à suivre pour la planification de ces travaux? Quel est l'impact sur le trafic ferroviaire? Comment les

aangedrongen op de economische ontwikkeling van de luchthaven met respect voor de omwonenden.

Er moet eventueel ook een nachtperiode vastgelegd worden die al op andere luchthavens bestaat zonder dat die hun economische activiteit schaadt. Er moet een nationale luchthavenstrategie ontwikkeld worden en er moet een onafhankelijke overheidsinstantie opgericht worden die de geluidshinder moet monitoren.

De lopende rechtszaken tonen het belang van objectieve vaststellingen en aanbevelingen aan.

17.06 Minister François Bellot (*Frans*): Er werd een zeer gedetailleerde studie uitgevoerd door internationale deskundigen, waarvan de resultaten die elders verkregen werden, spectaculair zijn.

Zijn de politieke partijen bereid zich uit het dossier terug te trekken en die personen te vragen de toekomstige routes vast te leggen en oplossingen te vinden? Daar moet u eens over nadenken.

17.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Er bestaan objectieve criteria om een aanvaardbare vliegroute uit te tekenen, zoals bijvoorbeeld de bevolkingsdichtheid.

17.08 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): We hebben altijd alle begrip gehad voor de objectivering en de internationale experts maar ooit moet de politiek beslissen. Een politieke beslissing kunnen we niet overlaten aan een extern orgaan. In de huidige omstandigheden is het niet mogelijk een beslissing te nemen maar dat had men wel al heel wat eerder moeten doen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "Het nationaal werkvenster van Infrabel" (55000981C)

18.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): In het ontwerp van netverklaring voor 2021 staat dat er toegekende capaciteit wordt voorbehouden aan Infrabel op zondagmorgen tussen 1 en 5 uur. Op dat moment rijden er echter wel al enkele treinen.

Wat is de draagwijdte van deze passage? Kunnen er het hele jaar door werken plaatsvinden op dit tijdstip? Welke procedure geldt er voor de planning van deze werken? Wat is de impact op het treinverkeer? Hoe worden de reizigers op de hoogte gebracht? Beperkt dit de mogelijkheid tot uitbreiding

voyageurs sont-ils informés? Cette fenêtre travaux nationale limite-t-elle les possibilités d'élargissement de l'offre ferroviaire?

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel met tout en œuvre pour limiter au maximum les désagréments. C'est pourquoi on a prévu cette fenêtre travaux nationale. Durant ce créneau horaire, Infrabel peut programmer des travaux comme le gestionnaire de l'infrastructure l'entend, la capacité lui étant alors réservée.

Cela ne signifie pas nécessairement que des travaux s'effectueront d'office au cours de cette période. Les demandes de capacité pour ces sillons seront décalées ou rejetées, toujours en concertation avec les opérateurs. Il appartient à la SNCB de déterminer la manière dont les adaptations seront communiquées aux voyageurs.

18.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): L'association des voyageurs TreinTramBus craignait que plus aucun train ne circule pendant cette période. Leur crainte s'est donc avérée non fondée. J'espère que le ministre veillera à ce que ces travaux nocturnes n'entravent pas la mise en service de trains de nuit, notamment celui entre Bruxelles et Vienne.

L'incident est clos.

19 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le port d'écouteurs ou d'un casque audio par les cyclistes" (55001007C)

19.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il ressort d'une étude néerlandaise qu'un cycliste circulant coiffé d'écouteurs qui diffusent de la musique court jusqu'à dix fois plus de risques d'être victime d'un accident. La Fietzersbond estime que le port d'écouteurs devrait être interdit à tous les usagers de la route. Certains écouteurs ne rompent pas complètement le contact avec l'entourage, la situation est, par conséquent, plus nuancée qu'il n'y paraît dans les médias.

Le ministre a-t-il connaissance de cette étude? Comment a-t-on établi le risque d'accident lié au port d'écouteurs? À partir de combien de décibels l'attention est-elle détournée de la circulation? Que pense le ministre du port d'écouteurs dans le trafic en général et de son éventuelle interdiction?

19.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): De nombreuses études ont déjà été consacrées à ce sujet. Elles concluent, pour la plupart, que l'écoute de la musique perturbe la perception des

van het treinaanbod?

18.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel zal de hinder zo veel mogelijk beperken. Daarom wordt een werkvenster ingebouwd. Binnen dit tijdsinterval kan Infrabel naar eigen goeddunken werken plannen die dan voorrang krijgen op de treinen.

Het betekent niet dat er sowieso werken zullen plaatsvinden tijdens deze periode. Treinen die binnen een werkvenster worden aangevraagd, worden verplaatst of afgeschaft. Dat gebeurt in overleg met de operatoren. Hoe de aanpassingen aan de reizigers worden gemeld, is een beslissing van de NMBS.

18.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): TreinTramBus vreesde dat er tijdens deze periode helemaal geen treinen meer zouden rijden. Dat klopt dus niet. Ik hoop dat de minister erop toeziet dat de nachtelijke werken de ontwikkeling van nachttreinen, zoals tussen Brussel en Wenen, niet zal hinderen.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dragen van oortjes of koptelefoon bij fietsers" (55001007C)

19.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Uit een Nederlands onderzoek blijkt dat wie fietst met muziek in de oren, tot tien keer meer risico loopt op een ongeval. De Fietzersbond vindt dat een verbod zou moeten gelden voor alle weggebruikers. Met sommige koptelefoons blijft bovendien het contact met de omgeving wel behouden, dus de situatie is iets genuanceerder dan het in de media wordt voorgesteld.

Is de minister op de hoogte van het onderzoek? Op welke manier werd het verhoogd risico van een ongeval door het dragen van een koptelefoon vastgesteld? Vanaf hoeveel decibel neemt de aandacht op het verkeer af? Hoe staat de minister in het algemeen tegenover het dragen van koptelefoons in het verkeer en een eventueel verbod ter zake?

19.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er zijn hierover reeds tal van onderzoeken gevoerd. De meeste komen tot de conclusie dat het luisteren naar muziek ervoor zorgt dat de omgevingsgeluiden

bruits ambiants et complique la localisation d'autres véhicules. Dans certaines études, des cyclistes ont fait état de comportements compensatoires tels que baisser le volume, regarder plus attentivement autour de soi ou ne porter qu'un écouteur.

Les études ne sont pas encore à un stade suffisamment avancé pour permettre d'orienter les options politiques en la matière. Une interdiction n'est pas à l'ordre du jour. L'article 8.3 du code de la route stipule qu'un conducteur doit toujours être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres. Cela permet déjà de sanctionner les conducteurs qui n'ont pas suffisamment le contrôle de leur véhicule parce qu'ils écoutent de la musique.

19.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Voilà une réponse rassurante à laquelle je souscris entièrement.

L'incident est clos.

20 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La prévention des intrusions sur les voies" (55001013C)

20.01 Frank Troosters (VB): Plusieurs contrôles récents effectués dans ma commune pour contrer les intrusions sur les voies ont démontré que certains endroits semblent se prêter davantage à des infractions que d'autres. Les résultats étonnamment positifs ont été notés à un endroit fréquenté par de nombreux écoliers qui venaient de recevoir la visite d'Infrabel dans le cadre de sa campagne de sensibilisation. Cela prouve bien que les campagnes de sensibilisation et de prévention portent leurs fruits.

Combien d'écoles le gestionnaire du réseau Infrabel a-t-il visitées dans le cadre de la sensibilisation à la sécurité aux abords des voies et des passages à niveau? Y a-t-il concertation avec les organisations faitières de l'enseignement et les administrations locales?

20.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En 2019, Infrabel a à ce jour organisé une action de sensibilisation avec The Floor dans 20 écoles et lors de journées de la sécurité routière organisées par la police locale. Cinq actions sont encore prévues. Infrabel a ainsi touché 8 000 jeunes. Dans le courant de l'année scolaire 2018-2019, 29 actions ont été menées.

Chaque école peut faire une demande gratuitement, mais un nombre minimum de 250 participants est requis. Étant donné le nombre

slechter worden waargenomen en dat andere voertuigen moeilijker gelokaliseerd worden. In sommige onderzoeken maakten fietsers gewag van compensatiegedrag, zoals het zachter zetten van de muziek, beter rondkijken of maar één oortje gebruiken.

Het onderzoek is nog niet voldoende gevorderd om er nu al beleidsopties op te enten. Een verbod is niet aan de orde. Artikel 8.3 van het verkeersreglement bepaalt dat een bestuurder steeds in staat moet zijn om alle rijbewegingen uit te voeren. Dit laat toe om nu reeds bestuurders te bestraffen wanneer zij door het luisteren naar muziek hun voertuig onvoldoende in de hand hebben.

19.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Dit is een geruststellend antwoord waarmee ik het volledig eens ben.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De preventie van spoorlopen" (55001013C)

20.01 Frank Troosters (VB): Uit enkele recente controles op spoorlopen in mijn buurt bleek dat op de ene plaats meer overtredingen werden vastgesteld dan op de andere. De verrassend goede resultaten werden geboekt op een plaats waar veel schoolkinderen passeerden uit een school die bezoek had gekregen van Infrabel. De sensibilisering en preventie levert dus resultaat op.

Hoeveel scholen heeft Infrabel bezocht met het oog op veiligheidspreventie aan spoorwegen of spoorwegovergangen? Wordt er overlegd met de onderwijskoepels of lokale besturen?

20.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel heeft in 2019 tot nog toe in twintig scholen of tijdens verkeersdagen van de lokale politie een sensibiliseringsactie met The Floor georganiseerd. Vijf acties staan nog gepland. Infrabel bereikte daarmee 8.000 jongeren. In het schooljaar 2018-2019 waren er 29 acties.

Elke school kan een actie gratis aanvragen, maar er is een minimumaantal van 250 deelnemers. De onderwijskoepels werden niet gecontacteerd omdat

suffisant de demandes, les organisations faïtières de l'enseignement n'ont pas été contactées. En 2020, Infrabel compte proposer de façon proactive, en collaboration avec Securail, des actions aux écoles qui se trouvent dans les *hotspots*, c'est-à-dire les endroits où la situation est problématique.

20.03 Frank Troosters (VB): Je salue cette excellente initiative. Les écoles pourraient peut-être proposer une formation en matière de sécurité du rail sans la présence de collaborateurs d'Infrabel.

L'incident est clos.

21 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55001029C)

21.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le comptage du nombre de vélos (13 460) autour de la gare Gand-Sint-Pieters par les bénévoles du Gents MilieuFront (GMF) durant le week-end du 12 octobre a montré que le nombre de vélos est en nette augmentation mais que le nombre de parkings pour vélos est insuffisant. Les emplacements pour vélos sur la place en face de la gare sont gérés par la société APCOA pour le compte de la SNCB et nettoyés trois fois par an. C'est beaucoup trop peu. Dans le parking souterrain, la demande a dépassé l'offre. Par contre, le parking souterrain pour vélos sous la place Mathilde était en grande partie vide. Mais ce parking est difficile d'accès et mal signalé.

Combien d'emplacements pour vélos autour de la gare sont-ils gérés par la SNCB? Quel est l'état d'avancement du projet de rénovation de la gare, notamment en ce qui concerne les parkings pour vélos? Est-il prévu d'aménager des parkings pour vélos supplémentaires? Combien et à quel endroit? Quand s'est tenue la dernière réunion entre la ville de Gand et la SNCB à ce sujet? Des initiatives ont-elles déjà été prises pour créer des parkings pour vélos supplémentaires? La SNCB est-elle prête à augmenter le nombre de nettoyages par l'APCOA?

21.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): APCOA a dénombré 3 000 bicyclettes de moins que le GMF. La SNCB gère 12 050 emplacements pour vélos et a l'intention de porter ce nombre à 15 000. Une enquête a été réalisée récemment auprès des usagers, dont les résultats seront disponibles fin octobre.

Une concertation est organisée régulièrement entre la SNCB et la ville de Gand et, le 8 novembre, une concertation technique du groupe d'experts est prévue. Les opérations d'enlèvement des vélos mal

er genoeg aanvragen binnenkomen. In 2020 wil Infrabel samen met Securail proactief acties aanbieden aan scholen in de hotspots met problematische situaties.

20.03 Frank Troosters (VB): Dat is een uitstekend initiatief. Misschien kunnen de scholen vorming over spoorveiligheid uitwerken zonder dat er mensen van Infrabel aanwezig moeten zijn.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De fietsenstallingen aan het station Gent-Sint-Pieters" (55001029C)

21.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Uit de telling van het aantal fietsen (13.460) rond het station Gent-Sint-Pieters tijdens het weekend van 12 oktober door vrijwilligers van het Gents MilieuFront (GMF) bleek dat het aantal fietsen beduidend was toegenomen én dat het aantal fietsstallingen ontoereikend is. De fietsstallingen op het plein voor het station worden in opdracht van de NMBS beheerd door APCOA en driemaal per jaar opgeruimd. Dat is veel te weinig. In de ondergrondse parking bleek de vraag groter dan het aanbod. De ondergrondse fietsparking onder het Mathildeplein, daarentegen, stond grotendeels leeg. Die parking is moeilijk toegankelijk en slecht aangeduid.

Hoeveel fietsstallingen rond het station zijn er in beheer van de NMBS? Wat is de laatste stand van zaken van het renovatieproject van het station, specifiek wat de fietsstallingen betreft? Zijn er plannen om in extra fietsstallingen te voorzien? Hoeveel en waar? Wanneer vond het laatste overleg tussen de stad Gent en de NMBS over deze problematiek plaats? Werden er al initiatieven genomen voor extra fietsstallingen? Is de NMBS bereid om het aantal opruimacties door APCOA op te drijven?

21.02 Minister François Bellot (Nederlands): APCOA telde 3.000 fietsen minder dan het GMF. De NMBS beheert 12.050 fietsstallingen en heeft de bedoeling dat aantal tot 15.000 op te trekken. Er werd onlangs een enquête georganiseerd bij de gebruikers, waarvan de resultaten eind oktober beschikbaar zullen zijn.

Er vindt regelmatig overleg plaats tussen de NMBS en de stad Gent en op 8 november is er technisch overleg van de expertengroep gepland. De opruimacties van verkeerd gestalde fietsen door

garés réalisées par APCOA sont fixées par contrat jusqu'en 2021 sans modification possible. La mise en place d'un contrôle d'accès aura une incidence positive, d'après la SNCB, sur le nombre de vélos abandonnés.

21.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Quel est l'échéancier pour l'extension du nombre d'emplacements pour vélos?

Il est regrettable que le contrat conclu avec APCOA ne puisse plus être modifié. L'utilisation du vélo connaît, en effet, un succès croissant à Gand et il convient dès lors de veiller à ce que les emplacements pour vélos soient suffisamment nombreux en cet endroit qui constitue un véritable nœud pour la mobilité durable.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de tickets de la SNCB sur l'appli et aux distributeurs automatiques" (55001056C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La vente de billets à la SNCB par distributeur automatique et appli" (55001076C)

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'utilisateur qui souhaite acheter un billet via l'app SNCB dispose de pas moins de 23 options pour ce faire. Aucune explication n'est toutefois fournie concernant ces options et il en va de même pour les distributeurs de tickets. Là aussi, par exemple, mieux vaut savoir qu'il est préférable d'acheter un billet week-end à partir de 19 heures le vendredi. Bientôt, il sera possible d'acheter des formules encore plus complexes comme les Rail Pass via l'application. Les choses risquent donc encore de se compliquer. Si le souhait de la SNCB est réellement d'améliorer la convivialité, il est important qu'elle oriente les voyageurs vers la formule la plus avantageuse.

Comment la SNCB évalue-t-elle les ventes de billets via son application et ses distributeurs automatiques? Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle par an en ce qui concerne le fonctionnement de la vente des billets via l'application et les distributeurs automatiques? Quelles sont les principales plaintes? Qu'envisage-t-on pour simplifier la structure tarifaire? Comment le ministre évalue-t-il la structure tarifaire? Quelles améliorations juge-t-il nécessaires? La SNCB envisage-t-elle de modifier le logiciel de ses distributeurs automatiques et de l'application? Dans l'affirmative, une attention accrue sera-t-elle accordée à la convivialité?

APCOA zijn contractueel vastgelegd tot 2021 en kunnen niet worden aangepast. De invoering van een toegangscontrole zal volgens de NMBS een positieve impact hebben op het aantal weesfietsen.

21.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Wat is het tijdpad voor de uitbreiding van het aantal fietsstallingen?

Het is jammer dat het contract met APCOA niet kan worden aangepast. Het fietsgebruik kent immers een toenemend succes in Gent en er moet dan ook worden gezorgd voor voldoende fietsstallingen op dat knooppunt van duurzame mobiliteit.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "De ticketverkoop van de NMBS via app en automaten" (55001056C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "De ticketverkoop bij de NMBS via de automaten en app" (55001076C)

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wil je een ticket kopen via de NMBS-app, dan heb je maar liefst 23 opties. Je krijgt geen uitleg bij die opties. Hetzelfde geldt voor de ticketautomaten. Ook daar moet je bijvoorbeeld zelf weten dat je vanaf vrijdag 19.00 uur beter een weekendbiljet koopt. Binnenkort zou je ook de nog meer complexe formules als railpassen via de app kunnen aankopen. Het dreigt dus nog ingewikkelder te worden. Wil de NMBS echt klantvriendelijker zijn, dan is het belangrijk dat ze haar reizigers wegwijs maakt naar de meest voordelige formule.

Hoe evalueert de NMBS zelf de ticketverkoop via haar app en automaten? Hoeveel klachten krijgt de NMBS binnen per jaar in verband met de werking van de ticketverkoop van de app en de automaten? Wat zijn de voornaamste klachten? Welke plannen bestaan er om de tariefstructuur te vereenvoudigen? Hoe beoordeelt de minister de tariefstructuur? Welke verbeteringen acht hij noodzakelijk? Heeft de NMBS plannen om de software van haar automaten en de app te veranderen? Zal er desgevallend meer aandacht worden besteed aan klantvriendelijkheid?

22.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il semble qu'une session d'information ait été organisée le 8 octobre dans la gare de Diest pour inciter les voyageurs à acheter leurs billets aux automates et sur l'appli plutôt qu'aux guichets, dont les heures d'ouverture allaient être réduites. Nous estimons que cette dernière évolution ne va pas dans le bon sens.

Les applis et les automates ne délivrent pas automatiquement les billets les moins chers. On ne peut attendre de la part des usagers, surtout occasionnels, qu'ils s'y retrouvent parfaitement dans une structure tarifaire aussi complexe. Une simplification du système des billets et une modernisation du logiciel des automates s'impose d'urgence si nous voulons que les voyageurs disposent des mêmes services qu'aux guichets.

La SNCB envisage-t-elle d'améliorer le logiciel pour que les voyageurs obtiennent en tout temps le billet le moins cher? Les automates seront-ils équipés d'une fonction d'aide ou de contact? Les sessions d'information seront-elles données dans plusieurs gares? Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle annuellement concernant des automates défectueux ou en panne? Dans combien de cas les voyageurs ont-ils été remboursés, au cours des trois dernières années, lorsqu'ils pouvaient prouver qu'ils n'avaient pas reçu le billet le moins cher? Quel a été le montant total de ces remboursements pour chacune des années concernées? L'objectif consiste-t-il à maintenir les guichets actuels ouverts jusqu'en 2020 puis de rechercher des alternatives? Existe-t-il déjà un calendrier concret de fermeture des guichets? Combien de gares seront touchées par cette mesure?

22.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Aujourd'hui, sept billets de train sur dix sont achetés par voie numérique. La SNCB met le client au premier plan et adapte son offre aux souhaits des voyageurs.

En 2019, la SNCB a lancé son nouveau site Internet interactif. L'offre tarifaire a également été simplifiée. Un certain nombre de projets sont encore examinés, notamment pour simplifier la navigation sur les différents canaux de distribution.

Seule une infime fraction des transactions numériques donne lieu à une plainte. La satisfaction des clients à l'égard de l'offre numérique est donc élevée. Les quelques plaintes concernent principalement des choix erronés, un client qui finalement décide de ne pas utiliser son billet ou un billet qui n'a pas été délivré.

22.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Blijkbaar was er op 8 oktober in het station van Diest een infosessie om mensen aan te zetten om meer gebruik te maken van automaten en de app om tickets te kopen, omdat de openingsuren van de loketten worden teruggedrongen. Minder bediening aan de loketten vinden wij geen goede zaak.

Apps en automaten geven niet automatisch de goedkoopste optie. Men kan niet van gebruikers van de trein, zeker occasionele gebruikers, verwachten dat zij klaar zien in de ingewikkelde tariefstructuur. Een vereenvoudiging van het ticketsysteem en een modernisering van de software van de automaten dringt zich op, wil men de reiziger dezelfde service bieden als aan een loket.

Zijn er plannen bij de NMBS om de software te verbeteren, zodat de reiziger steeds het goedkoopste ticket krijgt? Zal men de automaten uitrusten met een help- of contactfunctie? Worden de infosessies in meerdere stations gegeven? Hoeveel klachten krijgt de NMBS jaarlijks over kapotte of slecht functionerende automaten? In hoeveel gevallen werden reizigers de afgelopen drie jaar terugbetaald wanneer zij konden aantonen dat hen niet het goedkoopste ticket werd verkocht? Wat was het totaalbedrag in elk van deze jaren? Is het voornemen de bestaande loketten open te houden tot 2020, maar dat daarna naar alternatieven wordt gezocht? Is er desgevallend al een concrete planning voor het sluiten van de loketten? Hoeveel stations worden hierdoor getroffen?

22.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Zeven op tien treinsbiljetten worden vandaag via digitale kanalen aangekocht. De NMBS plaatst de klant centraal en past haar aanbod aan de wensen van de reizigers aan.

In 2019 heeft de NMBS haar nieuwe interactieve website opgestart. Ook het tariefaanbod werd vereenvoudigd. Een aantal projecten ligt nog ter studie, onder meer om de navigatie op de verschillende distributiekkanalen te vereenvoudigen.

Slechts een minieme fractie van de digitale transacties leidt tot een klacht. De klantentevredenheid over het digitale aanbod is dus groot. De weinige klachten handelen vooral over foute keuzes, een klant die zijn biljet toch niet wenst te gebruiken of een biljet dat niet afgeleverd zou zijn.

Seulement 2 % des plaintes concernent la disponibilité des distributeurs automatiques. Sur le nouveau site internet, la SNCB a développé un outil d'aide à la recherche du meilleur tarif. Pour l'application smartphone et les distributeurs automatiques, la SNCB étudie également comment cette assistance peut être fournie. En raison de la disponibilité élevée, les passagers sont satisfaits des distributeurs automatiques.

La SNCB ne dispose pas de chiffres sur le nombre de passagers qui ont été remboursés après avoir pu prouver qu'on ne leur a pas proposé le billet le moins cher. Depuis 2015, la SNCB assure quotidiennement, de 7 h à 21 h 30, l'assistance téléphonique pour l'utilisation des distributeurs automatiques via le numéro indiqué sur les distributeurs. Cette possibilité est rarement utilisée. Toute commune qui en fait la demande peut également avoir une séance d'information sur l'utilisation des distributeurs automatiques. Là encore, cette option est peu utilisée.

22.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La SNCB prend des initiatives, mais pour le passager, le système est devenu un vrai dédale. Il y a 23 options dans l'application ou sur le distributeur automatique. Nous devons veiller à ce que le voyageur obtienne toujours le billet le moins cher. Nous devons également prendre des mesures pour harmoniser les billets des différents moyens de transport en commun (train, tram et bus). De cette façon, nous récompensons les voyageurs qui font des choix durables.

22.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Il existe toujours une différence fondamentale entre le service au guichet et l'utilisation de l'application ou d'un distributeur de billets. Je suis en faveur de l'automatisation si le client peut compter à tout moment sur le meilleur tarif. C'est techniquement possible!

L'incident est clos.

23 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La participation de la Belgique à un projet européen visant le renforcement de la sécurité routière" (55001063C)

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Un projet d'échange d'idées a été lancé le 9 octobre dernier entre 12 pays de l'Union européenne afin de partager les meilleures pratiques de renforcement de la sécurité routière. Ce projet financé par l'Union européenne et géré par le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC) a pour objectif de réduire le nombre de tués et de blessés graves sur

Slecht 2 % van de klachten gaat over de beschikbaarheid van de automaten zelf. Op de nieuwe website heeft de NMBS een assistentietool uitgewerkt die zoekt naar het beste tarief. Voor de smartphone-app en de automaten onderzoekt de NMBS eveneens hoe die assistentie kan worden geboden. Door de grote beschikbaarheid zijn de reizigers tevreden over de automaten.

De NMBS heeft geen cijfers over het aantal reizigers dat werd terugbetaald nadat zij konden aantonen dat hun niet het goedkoopste ticket werd aangeboden. Sinds 2015 verstrekt de NMBS elke dag van 7.00 tot 21.30 uur telefonische bijstand voor het gebruik van de verkoopautomaten via het nummer dat op de automaten staat. Deze mogelijkheid wordt weinig gebruikt. Elke gemeente die erom vraagt, kan ook een infosessie krijgen over het gebruik van de automaten. Ook hier wordt weinig gebruik van gemaakt.

22.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De NMBS neemt wel initiatieven, maar de reiziger verdwaalt in het systeem. In de app of op de automaat zijn er 23 opties. We moeten ervoor zorgen dat de reiziger altijd het goedkoopste ticket krijgt. We moeten ook stappen zetten om de tickets van trein-, tram- en busvervoer op elkaar af te stemmen. Op die manier belonen we mensen die duurzame keuzes maken.

22.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Er is nog steeds een fundamenteel verschil tussen de dienstverlening aan het loket en het gebruik van de app of een automaat. Ik ben voor automatisering als de klant erop kan rekenen dat hij altijd het beste tarief krijgt. Daarvoor zorgen moet toch technisch mogelijk zijn!

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Belgische deelname aan een Europees project voor de verhoging van de verkeersveiligheid" (55001063C)

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Op 9 oktober werd het startschot gegeven voor een project waarbij twaalf EU-landen best practices uitwisselen voor meer verkeersveiligheid. Het project wordt gefinancierd door de Europese Unie en beheerd door de European Transport Safety Council (ETSC). Bedoeling is het aantal doden en zwaargewonden op de Europese wegen te

les routes européennes.

Je m'étonne que notre pays n'ait pas été associé à cette démarche alors que, selon Vias, le nombre de tués a augmenté de 27 % au cours des six premiers mois de cette année – c'est énorme.

Comment justifier que notre pays ne participe pas au projet? La Belgique s'est-elle engagée autrement à réduire la mortalité routière?

23.02 François Bellot, ministre (*en français*): Ce projet a pour objectif d'organiser un parrainage des pays les plus en difficulté en matière de sécurité routière par les pays les plus avancés. La Belgique, ne figurant dans aucune de ces deux catégories, n'a pas été sollicitée. En revanche, elle participe au groupe de haut niveau pour la sécurité routière présidé par la Commission européenne. Ce forum discute de la définition d'indicateurs de performances en matière de sécurité routière ou d'enjeux en matière de micro-mobilité.

En tant que membre de l'ETSC, Vias suivra ce projet et sera informé de ses résultats.

23.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Ne faudrait-il pas viser ce peloton de tête des pays d'Europe où la sécurité routière est plus élevée? Je vous encourage à participer à ce forum pour y arriver.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 41.

verminderen.

Het verbaast me dat ons land niet betrokken werd bij dit project. Volgens Vias institute is het aantal doden in de eerste helft van dit jaar nochtans met 27 % gestegen. Dat is een enorme toename.

Hoe komt het dat België hier niet aan deelneemt? Heeft ons land andere engagementen naar voren geschoven om het aantal verkeersdoden terug te dringen?

23.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het project strekt ertoe de landen die slecht scoren inzake verkeersveiligheid te laten bijstaan door de landen die op dat gebied het verst staan. België valt onder geen van beide categorieën en werd dan ook niet benaderd. Ons land is wel lid van de High Level Group on Road Safety, die wordt voorgezeten door de Europese Commissie. Dat forum bespreekt onderwerpen als de definitie van prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid en uitdagingen op het gebied van micromobiliteit.

Vias institute zal dat project opvolgen en zal als lid van de ETSC van de resultaten op de hoogte worden gebracht.

23.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Moeten we niet proberen aan te sluiten bij de kopgroep van de EU-landen waar de verkeersveiligheid het hoogst is? Ik moedig u ertoe aan enthousiast mee te werken aan de bijeenkomsten van dat forum om dat te bereiken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.