



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

21-01-2020

Après-midi

Dinsdag

21-01-2020

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les nouvelles rames M7 et questions jointes de	1
- Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité aux nouvelles voitures M7 pour les personnes à mobilité réduite" (55002538C)	1
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les difficultés d'accessibilité des nouvelles rames M7" (55002624C)	1
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des quais de gare par la SNCB" (55002630C)	1
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La hauteur d'embarquement des nouvelles rames M7" (55002631C)	1
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle commande de rames M7 non accessibles aux personnes handicapées" (55002684C)	1
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La commande de rames M7" (55002689C)	1
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard dans la livraison des rames M7" (55002690C)	1
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Hervé Rigot, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Neerpelt" (55001119C)	5
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La validation des demandes de capacité par Infrabel" (55001214C)	6
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Barbara Pas à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement de la rénovation des abords de la gare de Termonde" (55001702C)	7

INHOUD

Actualiteitsdebat over de nieuwe M7-treinstellen en toegevoegde vragen van	1
- Hervé Rigot aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de nieuwe M7-rijtuigen voor personen met beperkte mobiliteit" (55002538C)	1
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van de nieuwe M7-treinstellen" (55002624C)	1
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanpassing van de treinperrons door de NMBS" (55002630C)	1
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De instaphoogte van de nieuwe M7-treinstellen" (55002631C)	1
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe bestelling van M7-treinstellen die niet toegankelijk zijn voor personen met een handicap" (55002684C)	1
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bestelling van M7-treinstellen" (55002689C)	1
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertraging in de levering van de M7-treinstellen" (55002690C)	1
<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Hervé Rigot, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Neerpelt" (55001119C)	5
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het goedkeuren van capaciteitsaanvragen door Infrabel" (55001214C)	6
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van Barbara Pas aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken inzake de vernieuwing van de stationsomgeving van Dendermonde" (55001702C)	7

Orateurs: **Barbara Pas**, présidente du groupe VB, **François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Sprekers: **Barbara Pas**, voorzitter van de VB-fractie, **François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare de Noorderkempen" (55001736C)	8	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "De parking aan het station Noorderkempen" (55001736C)	8
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le stationnement payant à la gare de Noorderkempen" (55001772C)	8	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan het station Noorderkempen" (55001772C)	8
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, 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 risques sécuritaires liés à l'utilisation de la piste de décollage 01/19 à Brussels Airport" (55001801C)	9	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsrisico's van het gebruik van startbaan 01/19 op Brussels Airport" (55001801C)	9
<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 Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La présence de couteaux à l'aéroport national" (55001706C)	10	Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De aanwezigheid van messen op de nationale luchthaven" (55001706C)	10
<i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le taux d'occupation des trains" (55001807C)	11	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de treinen" (55001807C)	11
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les intentions d'investissement de la SNCB et d'Infrabel et la préparation de la libéralisation" (55001820C)	12	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De investeringsintenties van de NMBS en Infrabel en de voorbereiding van de liberalisering" (55001820C)	12
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'investissement de 35 milliards d'euros dans le rail durant les 10 prochaines années" (55001875C)	12	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De investering van 35 miljard euro in het spoor voor de volgende tien jaar" (55001875C)	12
<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	14	Samengevoegde vragen van	14

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'information judiciaire concernant le président du conseil d'administration de la SNCB" (55001862C)	14	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gerechtelijk opsporingsonderzoek naar de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55001862C)	14
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les informations parues dans la presse au sujet du président du conseil d'administration de la SNCB" (55001871C)	14	- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De berichten in de pers over de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55001871C)	14
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Grammont" (55001881C)	15	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Geraardsbergen" (55001881C)	15
<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	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Une troisième voie entre Lokeren et Sint-Niklaas" (55001882C)	16	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas" (55001882C)	16
<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	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 204" (55001883C)	17	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 204" (55001883C)	17
<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	17	Samengevoegde vragen van	17
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le buffet de la gare de Hasselt" (55001908C)	18	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stationsbuffet te Hasselt" (55001908C)	18
- Gaby Colebunders à François Bellot (Mobilité) sur "L'attribution d'une concession à Starbucks à la gare de Hasselt" (55001929C)	18	- Gaby Colebunders aan François Bellot (Mobiliteit) over "De concessie aan Starbucks in het station van Hasselt" (55001929C)	18
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'attribution de l'exploitation du buffet de la gare de Genk et la suspicion de fraude" (55001983C)	18	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toewijzing van de exploitatie van het stationsbuffet van Genk en de verdenking van fraude" (55001983C)	18
- Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Genk" (55002054C)	18	- Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Genk" (55002054C)	18
<i>Orateurs:</i> Gaby Colebunders, Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Spreekers:</i> Gaby Colebunders, Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	

Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55001950C)	20	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinramp in Buizingen" (55001950C)	20
- Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55001999C)	20	- Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De treinramp in Buizingen" (55001999C)	20
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le procès de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55002013C)	20	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het proces over de treinramp in Buizingen" (55002013C)	20
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'appel interjeté par Infrabel" (55002313C) <i>Orateurs: Roberto D'Amico, Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	20	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het beroep van Infrabel" (55002313C) <i>Spreekers: Roberto D'Amico, Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	20
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet Crossborder" (55001953C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	22	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het Crossborder-project" (55001953C) <i>Spreekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	22
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La fragilité des personnes âgées sur nos routes" (55001976C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	22	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kwetsbaarheid van senioren in het verkeer" (55001976C) <i>Spreekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	22
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking payant pour vélos sous la place Astrid à la gare d'Anvers" (55001981C)	23	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betalend fietsparkeren onder het Astridplein aan het station Antwerpen" (55001981C)	23
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La politique de la SNCB concernant les parkings pour vélos" (55002081C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het beleid van de NMBS inzake de fietsenstallingen" (55002081C) <i>Spreekers: Joris Vandenbroucke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport wallon" (55002032C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	24	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het Waalse vervoersplan" (55002032C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	24
Question de Dieter Vanbesien à François Bellot (Mobilité) sur "Un train direct Haacht-Bruxelles"	25	Vraag van Dieter Vanbesien aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een rechtstreekse trein Haacht-	25

(55002155C)		Brussel" (55002155C)	
<i>Orateurs:</i> Dieter Vanbesien, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Dieter Vanbesien, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de André Flahaut à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings RER inutilisés en Brabant wallon" (55001990C)	26	Vraag van André Flahaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-gebruikte GEN-parkings in Waals-Brabant" (55001990C)	26
<i>Orateurs:</i> André Flahaut, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> André Flahaut, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "L'éventuel retour du Thalys wallon" (55002146C)	28	Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De eventuele terugkeer van de Waalse Thalys" (55002146C)	28
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaut, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaut, 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 préavis de grève des cheminots" (55002176C)	29	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging van het spoorwegpersoneel" (55002176C)	29
<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 Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de passages à niveau dans le cadre du projet de tram rapide Spartacus" (55002207C)	30	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen in het kader van het Spartacus-sneltramproject" (55002207C)	30
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 57 Alost-Termonde" (55002259C)	30	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde" (55002259C)	30
<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	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ascenseurs plates-formes" (55002260C)	31	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Platformliften" (55002260C)	31
<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	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 52 Puurs-Termonde" (55002261C)	32	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde" (55002261C)	32
<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	

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le cadre linguistique à la SNCB" (55002262C)	33	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het taalkader bij de NMBS" (55002262C)	33
<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	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55002272C)	34	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55002272C)	34
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'enquête sur les convois ferroviaires de juifs durant la Seconde Guerre mondiale" (55002419C)	35	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het onderzoek naar het treintransport van joden tijdens de Tweede Wereldoorlog" (55002419C)	35
- Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'étude du rôle de la SNCB dans les convois et déportations de juifs durant la 2e Guerre mondiale" (55002424C)	35	- Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het onderzoek naar de rol van de NMBS bij de treintransporten en deportaties van joden tijdens WOII" (55002424C)	35
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Kurt Ravyts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Kurt Ravyts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire dans le port d'Anvers" (55002420C)	36	Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinverkeer in de Antwerpse haven" (55002420C)	36
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le départ du CEO d'Infrabel" (55002442C)	37	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vertrek van de CEO van Infrabel" (55002442C)	37
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le départ de Luc Lallemand" (55002468C)	37	- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het vertrek van Luc Lallemand" (55002468C)	37
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	

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

du

MARDI 21 JANVIER 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 21 JANUARI 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

Le texte en italique est un résumé de la question préalablement déposée.

01 Débat d'actualité sur les nouvelles rames M7 et questions jointes de

- Hervé Rigot à François Bellot (Mobilité) sur "L'accessibilité aux nouvelles voitures M7 pour les personnes à mobilité réduite" (55002538C)
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les difficultés d'accessibilité des nouvelles rames M7" (55002624C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'adaptation des quais de gare par la SNCB" (55002630C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La hauteur d'embarquement des nouvelles rames M7" (55002631C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La nouvelle commande de rames M7 non accessibles aux personnes handicapées" (55002684C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "La commande de rames M7" (55002689C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le retard dans la livraison des rames M7" (55002690C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB a passé commande de 445 voitures M7 et a pris une option pour 917 exemplaires supplémentaires, le tout représentant un total de 3,3 milliards d'euros. La livraison de ce matériel, initialement prévue entre

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

01 Actualiteitsdebat over de nieuwe M7-treinstellen en toegevoegde vragen van

- Hervé Rigot aan François Bellot (Mobilité) over "De toegankelijkheid van de nieuwe M7-rijtuigen voor personen met beperkte mobiliteit" (55002538C)
- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De ontoegankelijkheid van de nieuwe M7-treinstellen" (55002624C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité) over "De aanpassing van de treinperrons door de NMBS" (55002630C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité) over "De instaphoogte van de nieuwe M7-treinstellen" (55002631C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De nieuwe bestelling van M7-treinstellen die niet toegankelijk zijn voor personen met een handicap" (55002684C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De bestelling van M7-treinstellen" (55002689C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De vertraging in de levering van de M7-treinstellen" (55002690C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De NMBS heeft een bestelling geplaatst voor 445 M7-treinstellen en een optie genomen voor nog eens 917 treinstellen, samen goed voor 3,3 miljard euro. De levering was gepland tussen 2018 en 2021,

2018 et 2021, prend du retard. Dès le mois de décembre 2015, la SNCB a fait savoir dans un communiqué de presse que ces voitures satisferaient aux normes les plus récentes en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires estimait cependant que cette décision était inopportune et qu'elle témoignait d'un manque de vision stratégique. La SNCB dépense en effet à nouveau 3,3 milliards d'euros pour commander du matériel dont la hauteur du sol, inadaptée, sera de 63 centimètres.

L'achat de rames M7 était-il bien judicieux, sachant que nous disposons d'autres options? L'accessibilité à partir des quais a-t-elle constitué un critère important lors de l'achat? Pourquoi a-t-on ignoré l'avis négatif du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires? Des intérêts économiques étaient-ils en jeu? A-t-on subi des pressions?

01.02 Frank Troosters (VB): La hauteur de plancher des rames M7 achetées en 2015 est de 63 cm et ne correspond donc pas à celle des quais actuels des gares belges. Les personnes à mobilité réduite ne peuvent dès lors pas monter à bord des trains sans assistance.

Pourquoi, en dépit des mises en garde, notamment du Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH), la SNCB a-t-elle opté pour l'achat des voitures M7, un choix entériné qui plus est par le gouvernement? Quels arguments a-t-elle invoqués face au CSNPH? Les 63 cm de hauteur seront-ils désormais pris en considération lors de l'adaptation des quais ou le choix des voitures achetées à l'avenir sera-t-il effectué en fonction de la hauteur actuelle des quais?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le dernier contrat de gestion de 2008 pose des conditions claires en ce qui concerne l'accessibilité des trains et dispose explicitement que le CSNPH doit être associé à toute commande de nouveau matériel roulant. La décision prise en décembre est-elle une décision de principe ou est-elle définitive? Le CSNPH a-t-il été consulté, comme le prescrit le contrat de gestion? Dans la résolution adoptée par la Chambre le 2 juillet 2015, l'accessibilité du matériel roulant est mise en avant et considérée comme un critère primordial pour toutes nouvelles commandes. À ce jour, les deux conditions imposées ne sont pas remplies. Quel est l'avis du ministre sur la question?

L'ex-ministre Galant a déclaré expressément qu'une éventuelle commande additionnelle serait précédée

mais loopt vertraging op. Al in december 2015 liet de NMBS in een persbericht weten dat die treinstellen aan de nieuwste normen inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit voldoen. Het raadgevend comité van de treinreizigers was echter van oordeel dat het om een ongepaste beslissing ging, die van een gebrek aan beleidsvisie getuigde. De NMBS bestelt immers nog maar eens voor 3,3 miljard aan treinstellen met een niet-aangepaste vloerhoogte van 63 centimeter.

Waren de M7-stellen geen miskoop, aangezien er alternatieven voorhanden waren? Was de toegankelijkheid van op de perrons een belangrijk criterium bij de aankoop? Waarom werd ingegaan tegen het negatief advies van het raadgevend comité van de treinreizigers? Speelden er economische belangen? Werd er druk uitgeoefend?

01.02 Frank Troosters (VB): De in 2015 aangekochte M7-treinstellen hebben een vloerhoogte van 63 cm, wat niet overeenstemt met de bestaande perronhoogtes in de Belgische stations. Daardoor kunnen personen met een beperkte mobiliteit onmogelijk zelfstandig toegang hebben tot de trein.

Waarom verkoos de NMBS en bekrachtigde de regering de aankoop van de M7-treinstellen, ondanks de waarschuwingen, onder meer vanwege de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH)? Welke argumenten riep ze in tegenover de NHRPH? Wordt er voortaan rekening gehouden met een hoogte van 63 cm bij de aanpassingen aan de perrons of zullen toekomstige aankopen afgestemd zijn op de bestaande perronhoogte?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het jongste beheerscontract van 2008 bevat duidelijke voorwaarden met betrekking tot de toegankelijkheid van het treinmaterieel en bepaalt expliciet dat de NHRPH betrokken moet worden bij de bestelling van nieuw treinmaterieel. Is de beslissing van december principieel of definitief? Werd de NHRPH erbij betrokken, zoals voorgeschreven door het beheerscontract? In de op 2 juli 2015 door de Kamer aangenomen resolutie wordt de toegankelijkheid van het rollend materieel naar voren geschoven als een belangrijke vereiste bij nieuwe bestellingen. Aan beide eisen wordt vandaag niet voldaan. Hoe reageert de minister daarop?

Voormalig minister Galant verklaarde uitdrukkelijk dat een eventuele vervolgbestelling zou worden

d'une évaluation de la première série de voitures M7. Cette évaluation a-t-elle eu lieu? Je suppose que non, vu que les voitures M7 ne sont testées sur notre réseau que depuis la semaine dernière. Il s'agit d'une seule rame de train, entre Liège et Bruxelles. Le constructeur a-t-il fourni un planning concernant la suite du déploiement? Où et quand la livraison aura-t-elle lieu?

01.04 Hervé Rigot (PS): Le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées a dénoncé la commande des voitures M7 par la SNCB: celles-ci ne s'adaptent pas à la hauteur des quais afin de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, ce qui était le but recherché. D'après le contrat de gestion de la SNCB, lors de l'achat de nouveau matériel roulant, la société s'engage à prévoir des équipements spécifiques pour les PMR comme pour les déficients visuels et auditifs.

Confirmez-vous ceci? Comment la SNCB justifie-t-elle cette commande de voitures dont elle connaissait les inconvénients? Commander des voitures mieux équipées représentait-il un surcoût? Comment garantira-t-on un accès autonome à tous?

01.05 François Bellot, ministre (en français): La SNCB n'a pas encore formellement lancé de nouvelle commande de matériel M7. En outre, le CEO de la SNCB s'est engagé à demander à Bombardier si des améliorations pouvaient être apportées en termes d'accessibilité.

Il faut savoir que la hauteur des quais varie entre 28 et 76 cm. La hauteur parfaite de matériel roulant n'existe donc pas. Selon la SNCB, la nouvelle commande de voitures M7 répond à une nécessité de compromis entre les hauteurs qui seront progressivement privilégiées à l'avenir, à savoir 58 et 76 cm.

Ceci dit, sous cette législature, le nombre de gares où l'on peut réserver une assistance trois heures à l'avance a presque doublé et, dans 132 gares supplémentaires, l'assistance PMR est disponible moyennant un délai de 24 heures.

(En néerlandais) Concernant la politique de la SNCB à l'égard des personnes à mobilité réduite, les obligations imposées par les autorités européennes sont claires et lourdes de conséquences.

(En français) Un coordinateur chargé de mettre en œuvre la politique d'accessibilité des PMR est entré

voorafgegaan door een evaluatie van de eerste lichting M7-voertuigen. Is die evaluatie er geweest? Ik veronderstel van niet, aangezien de M7-voertuigen pas sinds vorige week op ons net worden getest. Het gaat om één treinstel tussen Luik en Brussel. Heeft de constructeur een planning bezorgd over de verdere uitrol? Waar en wanneer zal de levering plaatsvinden?

01.04 Hervé Rigot (PS): De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap laakte de bestelling van M7-treinstellen door de NMBS. Deze rijtuigen matchen immers niet met de bestaande perronhoogte, waardoor de treinen moeilijk toegankelijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit, terwijl er net naar een betere toegankelijkheid werd gestreefd. In het beheerscontract verbindt de NMBS zich ertoe om bij de aankoop van nieuw rollend materieel te zorgen voor specifieke uitrustingen voor PBM's, evenals voor de slechtzienden en de slechthorenden.

Bevestigt u dit? Hoe motiveert de NMBS de bestelling van deze voertuigen, waarvan zij de nadelen kende? Zou de bestelling van beter uitgeruste voertuigen extra kosten hebben meegebracht? Hoe wordt gegarandeerd dat iedereen zelfstandig de trein kan nemen?

01.05 Minister François Bellot (Frans): De NMBS heeft formeel nog geen nieuwe bestelling geplaatst voor M7-rijtuigen. De CEO van de NMBS zal bovendien vragen of Bombardier de rijtuigen toegankelijker kan maken.

De perronhoogte varieert tussen 28 en 76 cm. Er is dus geen ideale hoogte voor rollend materieel. Volgens de NMBS is de nieuwe bestelling van M7-rijtuigen een noodzakelijk compromis tussen de perronhoogtes die steeds meer de norm zullen worden, namelijk 58 en 76 cm.

In deze legislatuur is het aantal stations waar drie uur op voorhand assistentie aangevraagd kan worden bijna verdubbeld. In 132 andere stations kunnen personen met beperkte mobiliteit assistentie krijgen als ze die 24 uur op voorhand aanvragen.

(Nederlands) Inzake het beleid aangaande personen met een beperkte mobiliteit (PBM) van de NMBS zijn de Europese verplichtingen duidelijk en verstrekkend.

(Frans) De coördinator voor de toegankelijkheid is op 1 januari in dienst getreden. Ik heb veel

en fonction le 1^{er} janvier. Je suis très sensible aux problèmes des PMR, en ce compris les personnes lourdement chargées. Il faut également être attentif au vieillissement de la population. Nous devons poursuivre les efforts en la matière.

(En néerlandais) L'instauration de cette nouvelle fonction de coordination à la SNCB a une finalité double: améliorer la politique de l'entreprise dans le domaine de l'accessibilité des PMR et assurer une approche plus cohérente.

(En français) Outre la hauteur des quais, cela touche aussi aux escaliers et ascenseurs et à l'accessibilité externe à la gare. Il serait pertinent d'inviter en commission le nouveau coordinateur "accessibilité" de la SNCB.

Je pense que, sur les 35 milliards du PNEC, il faudrait consacrer au moins un milliard à l'accessibilité au sens large.

La SNCB et Infrabel s'y attellent à chaque nouveau chantier.

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Cela dépasse mon entendement. Le ministre évoque soudain différentes hauteurs alors même que la SNCB avait décidé d'établir la hauteur standard des quais à 76 cm. Ne pas rechercher d'emblée les bonnes solutions dénote un manque de professionnalisme. Il convient de réunifier Infrabel et la SNCB en vue d'une meilleure harmonisation.

01.07 Frank Troosters (VB): J'attends toujours une explication claire. Il ne s'agit pas d'un compromis mais d'une décision inqualifiable. L'avenir aussi est incertain. Va-t-on fixer la hauteur de tous les quais à 63 cm? Il faut une vision claire et un contrat de gestion mais ce gouvernement en affaires courantes impuissant n'y parvient pas non plus. Les voyageurs à mobilité réduite auront encore à patienter très longtemps avant de pouvoir voyager en train sans assistance.

01.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Je reste abasourdi par cette réponse. La SNCB souhaite mettre l'accent sur les multiples efforts qu'elle déploie en faveur des personnes à mobilité réduite, mais elle ne peut pourtant pas nier que des erreurs ont été commises lors de la commande du matériel roulant. Le ministre aurait dû veiller à une évaluation en amont de la nouvelle commande. Il y a deux ou trois ans, les CEO de la SNCB et d'Infrabel avaient déclaré que la hauteur de tous les quais serait portée à 76 cm. La commande des M7 est

aandacht voor de problemen die personen met beperkte mobiliteit, maar ook personen die veel bagage of een kinderwagen bij zich hebben ondervinden. We moeten ook oog hebben voor de vergrijzing. We moeten dus blijven werken aan de toegankelijkheid.

(Nederlands) Met die nieuwe coördinatiefunctie wil de NMBS haar PBM-beleid verbeteren en een coherenter aanpak waarborgen.

(Frans) Naast de hoogte van de perrons zijn ook de trappen en liften en de externe bereikbaarheid van het station belangrijk. Het zou nuttig zijn om de nieuwe toegankelijkheidscoördinator van de NMBS in de commissie uit te nodigen.

Ik denk dat er ten minste één van de 35 miljard euro voor het NEKP besteed moet worden aan de toegankelijkheid in de ruime zin van het woord.

Op elke nieuwe site maken de NMBS en Infrabel daar werk van.

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit gaat mijn verstand te boven. Plots spreekt de minister van verschillende hoogtes, terwijl de NMBS toch had beslist om alle niveaus op 76 cm te brengen? Het is niet professioneel dat niet meteen aan goede oplossingen wordt gedacht. Infrabel en de NMBS moeten opnieuw onder één bedrijf worden samengebracht zodat er een betere afstemming komt.

01.07 Frank Troosters (VB): Ik wacht nog steeds op een duidelijke uitleg. Dit is geen compromis. Dit is gewoon niets. Ook de toekomst is onduidelijk. Zullen alle perrons op 63 cm worden gebracht? Er moet een duidelijke visie en een beheersovereenkomst komen, maar ook daar slaagt deze vleugellamme regering in lopende zaken niet in. Minder mobiele reizigers zullen nog heel lang moeten wachten vooraleer ze zelfstandig de trein kunnen nemen.

01.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik ben onthutst door dit antwoord. De NMBS wil beklemtonen dat ze veel inspanningen levert voor personen met een beperkte mobiliteit, maar bij de bestelling van het rollend materieel zijn toch fouten gemaakt? De minister had er moeten op toezien dat er een evaluatie kwam voor de nieuwe bestelling. Twee of drie jaar geleden verklaarden de CEO's van NMBS en Infrabel dat alle perrons op een hoogte van 76 cm zouden worden gebracht. Deze bestelling is onbegrijpelijk. Daarnaast kreeg ik ook geen

incompréhensible. Je n'ai, en outre, pas obtenu de réponse à ma question sur le statut de la commande additionnelle.

01.09 Hervé Rigot (PS): Il ne peut y avoir de compromis sur l'accessibilité. Elle ne concerne pas seulement les voitures mais aussi les gares dont peu sont actuellement totalement accessibles aux PMR. C'est une priorité.

L'incident est clos.

02 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Neerpelt" (5500119C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): La gare de Neerpelt a été rénovée il y a quelques années. Depuis lors, de nombreuses plaintes sont déposées concernant des actes de vandalisme et des détériorations. Les ascenseurs ont déjà dû être réparés des dizaines de fois et sont régulièrement mis hors service pour une longue durée. Ils seraient hors d'usage depuis un an et demi.

Cette affirmation est-elle exacte? Comment explique-t-on cette situation? Quelles mesures la SNCB a-t-elle déjà prises dans le cadre de la lutte contre le vandalisme et a-t-on prévu des mesures additionnelles? Les problèmes ont-ils déjà été discutés avec les autorités locales? Securail assure-t-il toujours une surveillance régulière de ce site? Combien de rondes de surveillance ont-elles déjà été organisées depuis 2018?

02.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB dit ne pas être en mesure de combattre à elle seule le vandalisme. Il s'agit plutôt d'un problème de société.

Securail effectue des patrouilles préventives. La SNCB est en contact permanent avec les autorités locales et les services de police et conclut régulièrement des accords de collaboration avec des villes et des communes en vue d'établir des plans d'amélioration de la sécurité au sein et aux abords des gares. Aucun accord de ce genre n'a encore été signé avec la commune de Neerpelt.

L'ascenseur situé du côté du parking de la gare de Neerpelt est hors service depuis la fin du mois d'août 2018 à la suite d'actes de vandalisme. Les autres ascenseurs sont également hors service pour la même raison. Les vandales ont jeté des pierres sur les portes en verre et durant la semaine du 11 octobre 2019, les boutons de commande ont été totalement détruits.

antwoord op mijn vraag over de status van de bijbestelling.

01.09 Hervé Rigot (PS): Over de toegankelijkheid is er geen compromis mogelijk. Die heeft niet alleen betrekking op de rijtuigen, maar ook op de stations, waarvan er momenteel maar weinig volledig toegankelijk zijn voor PBM's. Dat is een prioriteit.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Neerpelt" (5500119C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Enkele jaren geleden werd het station van Neerpelt vernieuwd. Sindsdien zijn er veel klachten over vandalisme en beschadigingen. De liften moesten al tientallen malen worden hersteld en zijn regelmatig langdurig buiten dienst. Momenteel zouden ze al anderhalf jaar buiten gebruik zijn.

Klopt dat? Hoe komt dat? Welke maatregelen heeft de NMBS reeds genomen in de strijd tegen vandalisme en zijn er nog bijkomende maatregelen gepland? Zijn de problemen al besproken met de lokale autoriteiten? Houdt Securail nog steeds regelmatig toezicht? Hoeveel toezichtrondes werden sinds 2018 al uitgevoerd?

02.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS zegt dat ze de strijd tegen vandalisme niet alleen kan voeren. Het is eerder een maatschappelijk probleem.

Securail voert preventieve patrouilles uit. De NMBS heeft permanent contacten met de lokale overheid en politiediensten en sluit regelmatig samenwerkingsverbanden af met steden en gemeenten met een plan van aanpak van de veiligheid in en rond de stations. Met de gemeente Neerpelt is er nog geen samenwerkingsverband afgesloten.

De lift aan de kant van de parking in het station van Neerpelt is door vandalisme buiten gebruik sinds augustus 2018. Ook de andere liften zijn ondertussen buiten dienst wegens herhaaldelijk vandalisme. Vandalen hebben stenen gegooid naar de glazen deuren en in de week van 11 oktober 2019 werden de bedieningsknoppen totaal vernietigd.

La SNCB a décidé de fermer les ascenseurs et d'investir 50 000 euros dans des caméras. Si ces dispositifs permettent d'améliorer la situation, les ascenseurs seront remis en service.

Président: M. Tomas Roggeman.

02.03 Wouter Raskin (N-VA): La signature d'un accord de coopération entre la SNCB et la commune de Pelt me paraît opportune. Des accords doivent être négociés. Le problème traîne désormais depuis quelques années. Il est temps que chacun assume ses responsabilités.

L'incident est clos.

03 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La validation des demandes de capacité par Infrabel" (55001214C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): La plupart des lignes ferroviaires de ce pays sont utilisées par les trains de marchandises et les trains de voyageurs. Infrabel doit adapter la capacité nécessaire au transport de marchandises à la capacité souhaitée par la SNCB. S'il existe des demandes de capacité concurrentielles, une solution est recherchée avec les parties concernées lors d'une phase de coordination et de concertation. Si cette concertation échoue, Infrabel se conforme aux dispositions légales.

À combien de reprises Infrabel a-t-il appliqué cette procédure de coordination au cours des cinq dernières années? Combien de fois a-t-il dû revenir par la suite aux dispositions légales? Combien de fois le critère de la redevance d'utilisation mensuelle qui attribue la capacité a-t-il prévalu? Combien de trains de marchandises empruntent-ils quotidiennement la ligne mixte 34 Hasselt-Liège? Et combien de voyageurs?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Au cours des cinq dernières années, une seule procédure de coordination formelle a été suivie et aucun critère de priorité n'a été utilisé. La dernière procédure a été menée en 2013. Depuis lors, Infrabel a toujours pu traiter toutes les demandes de sillons pour les années de service et le cas échéant, proposer des alternatives. Ces propositions ont été acceptées par les entreprises ferroviaires durant la phase entre *draft offer* et *final offer*. Pour la réponse à la dernière question, je renvoie aux chiffres fournis dans l'annexe écrite.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel aurait donc été en mesure de répondre à toutes les demandes, parfois en proposant d'autres solutions. Dans le cas

De NMBS heeft besloten de liften te sluiten en zal 50.000 euro investeren in camera's. Als die voor een verbetering zorgen, zullen de liften opnieuw in werking treden.

Voorzitter: de heer Tomas Roggeman.

02.03 Wouter Raskin (N-VA): Het lijkt mij aangewezen dat de NMBS een samenwerkingsverband met de gemeente Pelt afsluit. Er moeten afspraken worden gemaakt. Dit sleept nu al enkele jaren aan. Het wordt tijd dat een gedeelde verantwoordelijkheid wordt opgenomen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het goedkeuren van capaciteitsaanvragen door Infrabel" (55001214C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): De meeste spoorlijnen in dit land worden gebruikt door goederentreinen én reizigerstreinen. Infrabel moet de nodige capaciteit voor het goederenverkeer afstemmen op de capaciteit die de NMBS wil hebben. Is er sprake van concurrerende capaciteitsaanvragen, dan wordt in een fase van coördinatie en overleg met de betrokken partijen een oplossing gezocht. Lukt dat niet, dan volgt Infrabel de wettelijke bepalingen.

Hoe vaak heeft Infrabel die coördinatieprocedure toegepast in de afgelopen vijf jaar? Hoe vaak moest men vervolgens teruggrijpen naar de wettelijke bepalingen? Hoe vaak gaf daarbij het criterium van de maandelijkse verbruiksvergoeding die de capaciteitsaanvraag oplevert, de doorslag? Hoeveel goederentreinen passeren dagelijks op de gemengde lijn 34 van Hasselt naar Luik? En hoeveel reizigerstreinen?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): In de afgelopen vijf jaar werd één formele coördinatieprocedure gevolgd en er werden geen prioriteitscriteria toegepast. De procedure liep in 2013 voor het laatst. Sindsdien heeft Infrabel steeds alle rijpdaanvragen voor de jaardiensten kunnen behandelen en waar nodig alternatieven kunnen voorstellen. Die voorstellen werden door de spoorwegondernemingen aanvaard in de fase tussen *draft offer* en *final offer*. Voor het antwoord op de laatste vraag verwijs ik naar de cijfers in de schriftelijke bijlage.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel zou dus alle vragen hebben kunnen beantwoorden, soms via alternatieven. In het geval van lijn 34 hebben de

de la ligne 34, les voyageurs disposent d'une liaison acceptable de 1 heure de trajet entre Hasselt et Anvers à 6 h et à 7 h du matin. Aux heures de pointe du soir, ils ont deux liaisons avec un temps de parcours acceptable de 1 heure entre Anvers et Hasselt. Les autres possibilités sont un peu moins confortables, avec des trajets allant de 1 h 20 à 1 h 40. Ces trains ne constituent pas une alternative attrayante pour les voyageurs limbourgeois. Serait-il possible de prendre cette donnée en considération lors de l'examen des demandes de sillons qui seront formulées en mars à Infrabel?

L'incident est clos.

04 Question de Barbara Pas à François Bellot (Mobilité) sur "L'état d'avancement de la rénovation des abords de la gare de Termonde" (55001702C)

04.01 Barbara Pas (VB): Le 23 mai 2018, le conseil communal de Termonde a approuvé l'étude conceptuelle pour les abords de la gare. Le projet de réaménagement de cette gare a été repris dans le plan d'investissement de la SNCB. Les travaux sont planifiés pour 2020-2025.

Le ministre peut-il fournir des explications au sujet du calendrier de mise en œuvre des différentes phases des travaux? Quand les quais seront-ils rénovés? La hauteur des quais va-t-elle être adaptée aux rames de train récemment commandées? Quand va-t-on entamer l'installation de la passerelle piétonnière? Pour quand la rénovation des emplacements pour vélos est-elle prévue? À partir de quand le stationnement d'une voiture à la gare sera-t-il payant? Quelle est la date de fin des travaux?

04.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le rehaussement et le renouvellement des quais et la construction de la passerelle piétonnière débiteront à partir de 2020-2021. La SNCB et Infrabel doivent encore finaliser la mise en concordance de leurs plans. Suivra ensuite l'extension de l'infrastructure cycliste, laquelle passera de 1 086 emplacements pour vélos aujourd'hui à 1 300 emplacements d'ici 2025.

La nouvelle infrastructure cyclable sera reliée à la passerelle piétonnière. La SNCB désire déjà agrandir le parking pour vélos avant le début des travaux.

Le parking de la gare de Termonde est saturé. En vue de proposer des places de stationnement garanties aux voyageurs, la SNCB envisage de rendre le parking payant à partir de la fin de l'année

trainreizigers om 6.00 en 7.00 uur 's morgens een aanvaardbare verbinding van Hasselt naar Antwerpen met 1 uur reistijd en in de avondspits twee verbindingen van Antwerpen naar Hasselt met een aanvaardbare reistijd van 1 uur. De alternatieven zijn een stuk minder comfortabel, met reistijden van 1 uur en 20 minuten tot 1 uur en 40 minuten. Dat is geen aantrekkelijk alternatief voor de Limburgse reizigers. Kan daar zeker rekening mee worden gehouden bij de rijpdaanvragen van maart aan Infrabel?

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Barbara Pas aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stand van zaken inzake de vernieuwing van de stationsomgeving van Dendermonde" (55001702C)

04.01 Barbara Pas (VB): Op 23 mei 2018 keurde de gemeenteraad van Dendermonde de conceptstudie voor de stationsomgeving van Dendermonde goed. Het stationsproject is opgenomen in het NMBS-investeringsplan. De werken staan gepland voor 2020-2025.

Kan de minister uitleg geven over wanneer de verschillende fasen van de werken van start zullen gaan? Wanneer worden de perrons vernieuwd? Wordt de perronhoogte aangepast aan de onlangs bestelde treinstellen? Wanneer wordt begonnen met de installatie van de voetgangersbrug? Wanneer staat de vernieuwing van de fietsenstallingen gepland? Vanaf wanneer zal met de auto parkeren aan het station betalend worden? Wat is de einddatum van de werken?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): De verhoging en vernieuwing van de perrons en de bouw van de voetgangersbrug zullen starten vanaf 2020-2021. De NMBS en Infrabel moeten hun plannen nog verder afstemmen. Daarna volgt de uitbreiding van de fietsinfrastructuur, van 1.086 fietsparkeerplaatsen vandaag naar 1.300 tegen 2025.

De nieuwe fietsinfrastructuur zal aansluiten op de voetgangersbrug. In afwachting van de werken wil de NMBS de bestaande fietsenstelling alvast uitbreiden.

De parking aan het station van Dendermonde staat overvol. Om de treinreizigers gegarandeerde parkeerplaatsen te bieden, wil de NMBS de parking, in overleg met de gemeente, vanaf eind 2020

en concertation avec la commune. Cette mesure entraînera une augmentation du nombre de cyclistes et favorisera un transfert modal.

04.03 Barbara Pas (VB): Il est étonnant d'apprendre que le stationnement sera payant dès la fin de cette année. Je pensais qu'il avait été convenu avec la ville que cette décision ne serait prise qu'à l'issue des travaux. Le débat est loin d'être clos.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare de Noorderkempen" (55001736C)**

- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le stationnement payant à la gare de Noorderkempen" (55001772C)**

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB aurait l'intention de rendre payant le parking de la gare de Noorderkempen. De plus, la société ne donnera pas suite, dans un premier temps, à la demande d'extension de la gare. Située à proximité immédiate d'une entrée et d'une sortie d'autoroute, cette gare connaît un grand succès dans la région au sens large. Le voyageur s'y trouve à 15 minutes en train du centre d'Anvers. Je conçois qu'on rende les parkings payants en zone urbaine, mais je ne comprends pas cette politique dans le cas d'un parking de navetteurs tel que celui-ci, qui est idéalement situé pour inciter l'automobiliste à y laisser sa voiture.

Quelle est la raison de cette décision? Est-elle définitive? La SNCB est-elle encore disposée à se concerter avec les acteurs locaux et régionaux? La zone de transport d'Anvers s'est également opposée à cette décision. La SNCB est-elle ouverte au dialogue avec les Régions et à d'éventuels accords de cofinancement? Quelle est la position du ministre concernant la volonté de rendre payants des parkings de navetteurs? Quelles dispositions conviendra-t-il de prévoir à ce sujet dans le prochain contrat de gestion?

05.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): D'après la SNCB, la gratuité du stationnement sur les parkings des gares n'apporte pratiquement pas de nouveaux clients mais entraîne, en revanche, un manque de places disponibles pour les usagers du rail. Les emplacements de parking sont occupés par des non-voyageurs et l'utilisation de la voiture est encouragée inutilement au détriment des transports publics et de la mobilité douce. Il ressort en outre des statistiques que 30 % des utilisateurs

betalend maken. Dat zal tot meer fietsers leiden en bevordert de noodzakelijke modal shift.

04.03 Barbara Pas (VB): Het verbaast dat de parking al eind dit jaar betalend wordt. Ik dacht dat met de stad was afgesproken dat dit pas na afloop van de werken zou gebeuren. Het laatste woord hierover is nog niet gezegd.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- **Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilité) over "De parking aan het station Noorderkempen" (55001736C)**

- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Het betalend parkeren aan het station Noorderkempen" (55001772C)**

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De NMBS zou van plan zijn om de parking aan het station Noorderkempen betalend te maken en laat de vraag om het station verder uit te breiden voorlopig links liggen. Dat station wordt druk gebruikt vanuit de ruime regio en is nabij de op- en afrit van de autoweg gelegen. Met de trein staat de reiziger op 15 minuten in hartje Antwerpen. Ik heb begrip voor het betalend maken van parkings in stedelijk gebied, maar niet van dit soort pendelparkings, die ideaal gelegen zijn om de automobilist ertoe aan te zetten de wagen te laten staan.

Wat is de reden voor die beslissing? Is ze definitief? Staat de NMBS nog open voor overleg met de lokale en regionale belanghebbenden? Ook vanuit de vervoerregio Antwerpen werd bezwaar ingediend tegen die beslissing. Staat de NMBS open voor overleg met de Gewesten en mogelijke afspraken rond cofinanciering? Wat is de visie van de minister op het betalend maken van pendelparkings? Welke bepalingen moeten in dat verband in het volgende beheerscontract worden opgenomen?

05.02 Minister François Bellot (Nederlands): Volgens de NMBS levert het gratis parkeren op stationsparkings nagenoeg geen nieuwe klanten op, maar leidt het wel tot een tekort aan beschikbare plaatsen voor de treinreizigers. Parkeerplaatsen worden ingenomen door niet-treinreizigers en het gebruik van de auto wordt onnodig gestimuleerd, ten nadele van het openbaar vervoer en de zachte verplaatsingswijzen. Bovendien blijkt uit cijfers dat 30 % van de gebruikers van de stationsparkings op

des parkings des gares habitent à moins de 3 km de la gare et peuvent rejoindre celle-ci par d'autres moyens qu'en voiture. L'installation de systèmes de contrôle d'accès permet d'offrir un emplacement de parking garanti aux titulaires d'un abonnement.

La SNCB a dès lors adopté comme stratégie de rendre payants les parkings les plus fréquentés. Elle entend rendre payant le parking de la gare de Noorderkempen à partir du deuxième trimestre 2020. Une concertation a été organisée préalablement avec la commune de Brecht. Dans de tels cas, un contact a toujours lieu avec les autorités locales en vue de l'élaboration commune d'un plan de mobilité. Ainsi, l'instauration d'une zone bleue dans les rues adjacentes peut être envisagée pour éviter l'apparition de glissements indésirables.

Selon la SNCB, à aucun endroit, le nombre de voyageurs n'a diminué après l'instauration du stationnement payant et, pour autant que le produit et l'offre répondent aux attentes du client, il est disposé à payer.

L'un des objectifs de la stratégie en matière de stationnement consiste à stimuler le glissement modal. C'est dans cet esprit que le nombre d'emplacements pour vélos est également à chaque fois augmenté dans le même temps, de 54 places en l'occurrence. Lorsque le stationnement à la gare devient payant, 15 % des voyageurs passent au vélo. Les nouvelles recettes générées servent à financer les frais d'exploitation des emplacements pour vélos et les services des points vélos.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je remercie le ministre pour cette réponse fournie par la SNCB. Il m'était revenu que le parking ne serait pas payant avant l'été. Dans le cas d'un parking ferroviaire en lisière d'autoroute, il serait préférable de cibler un glissement de la voiture vers le train. En effet, cette gare fréquentée par les navetteurs revêt une très grande importance pour le glissement modal dans la périphérie anversoise. Il en va, du reste, de même pour d'autres gares de navetteurs comparables.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55001777C de Mme Zanchetta et la question n° 55001798C de Mme Dedonder sont transformées en questions écrites.

06 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les risques sécuritaires liés à l'utilisation de la piste de décollage 01/19 à

minder dan 3 kilometer van het station woont. Zij kunnen het station op een andere manier bereiken. De plaatsing van een toegangscontrolesysteem maakt het mogelijk abonneementhouders een gegarandeerde parkeerplaats te bieden.

Het is dan ook de strategie van de NMBS om de drukst bezette parkings betalend te maken. Ze wil de parking van het station Noorderkempen in het tweede kwartaal van 2020 betalend maken. Er werd vooraf overleg gepleegd met de gemeente Brecht. In dergelijke gevallen is er steeds voorafgaand contact met de lokale autoriteiten om gezamenlijk een mobiliteitsplan op te stellen. Er kan bijvoorbeeld aan de invoering van een blauwe zone in de aanpalende straten worden gedacht, om ongewenste verschuivingen te voorkomen.

Volgens de NMBS daalt het aantal treinreizigers nergens na het betalend maken van een parking en is de klant bereid te betalen als het product en het dienstenaanbod aan zijn verwachtingen voldoen.

Een van de doelstellingen van de parkeerstrategie is het stimuleren van de modal shift. Daarom wordt het aantal fietsparkeerplaatsen ook telkens parallel uitgebreid, in dit geval met 54 fietsplaatsen. Wanneer een stationsparking betalend wordt, schakelt 15 % van de reizigers over op de fiets. Met de nieuwe inkomsten kunnen de exploitatiekosten van de fietsenstallingen en de dienstverlening van de fietspunten worden gefinancierd.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor dit antwoord van de NMBS. Ik had vernomen dat de parking niet voor de zomer betalend zou worden. Voor een stationsparking naast een snelweg zou men moeten veeleer aansturen op een modal shift van de auto naar de trein. Dit pendelstation is immers erg belangrijk voor de modal shift rond Antwerpen. Die redenering geldt overigens ook voor vergelijkbare andere pendelstations.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55001777C van mevrouw Zanchetta en vraag nr. 55001798C van mevrouw Dedonder worden omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheidsrisico's van het gebruik van startbaan 01/19 op Brussels

Brussels Airport" (55001801C)

06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le médiateur de Brussels Airport, Philippe Touwaide, fait état d'un plan visant à utiliser de manière intensive la piste diagonale 01/19 comme alternative à la piste 25R/07L, laquelle sera fermée pour entretien pendant six semaines l'été prochain. M. Touwaide estime que l'utilisation de cette piste diagonale plus courte présente des risques en matière de sécurité.

Est-ce exact et qu'en pense le ministre? La piste diagonale 01/19 sera-t-elle utilisée de manière intensive durant ces travaux d'entretien? Des mesures de sécurité sont-elles prévues?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): M. Touwaide a fait ces déclarations à titre personnel. Par ailleurs, la Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports analyse actuellement les schémas de pistes alternatives à la lumière des travaux prévus à l'été 2020, tant en ce qui concerne la sécurité aérienne que l'impact sonore et opérationnel. Il sera ensuite décidé d'un plan de contingence pour l'utilisation de la piste.

06.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les déclarations du médiateur sont donc prématurées. Je suis curieux de connaître les autres options possibles.

L'incident est clos.

07 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "La présence de couteaux à l'aéroport national" (55001706C)

07.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Un passager belge a posté sur les réseaux sociaux des photos de couteaux à steak accompagnant les plats servis dans la zone de transit de Bruxelles-National. C'est contraire à la politique de sécurité de l'aéroport où sont confisqués au contrôle des bagages des objets moins dangereux comme de petits ciseaux ou pinces à épiler.

Êtes-vous informé de ces faits? Comment expliquez-vous cette situation? Quelles mesures prendrez-vous?

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): J'en ai été informé. La réglementation interdit la mise à disposition de ce type de couteau dans la zone des pistes de l'aéroport. La DGTA a réagi pour faire respecter la mesure et a envoyé des instructions à BAC. L'inspection de BAC a contrôlé tous les

Airport" (55001801C)

06.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De ombudsman van Brussels Airport, Philippe Touwaide, maakt gewag van een plan om dwarsbaan 01/19 intensief te gebruiken als alternatief voor baan 25R/07L, die de komende zomer zes weken wordt gesloten voor onderhoud. Volgens de heer Touwaide zouden aan het gebruik van die kortere dwarsbaan veiligheidsrisico's verbonden zijn.

Klopt dat en wat vindt de minister daarvan? Zal dwarsbaan 01/19 intensief worden gebruikt tijdens die onderhoudswerken? Worden er veiligheidsmaatregelen genomen?

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De heer Touwaide deed die verklaring ten persoonlijke titel. Bovendien analyseert het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobilité en Vervoer momenteel de alternatieve baanschema's in het raam van de werken in de zomer van 2020, zowel voor wat betreft de luchtvaartveiligheid als de geluids- en operationele impact. Daarna zal men beslissen over een contingentieplan voor het baangebruik.

06.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): De uitspraken van de ombudsman zijn dus voorbarig. Ik ben benieuwd naar de andere opties in deze kwestie.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobilité) over "De aanwezigheid van messen op de nationale luchthaven" (55001706C)

07.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Een Belgische passagier heeft op de sociale netwerken foto's gepost van steakmessen bij gerechten die werden geserveerd in de transitzone van Brussels Airport. Dat is in strijd met het veiligheidsbeleid van de luchthaven, waar minder gevaarlijke voorwerpen zoals een nagelschaartje of een pincet bij de bagagecontrole in beslag worden genomen.

Bent u op de hoogte van deze feiten? Hoe verklaart u deze situatie? Welke maatregelen bent u van plan te nemen?

07.02 Minister François Bellot (*Frans*): Ik ben ervan op de hoogte gebracht. Volgens de regelgeving zijn dit soort messen verboden in de zone van de start- en landingsbanen van de luchthaven. Het DGLV heeft actie ondernomen om de regelgeving te doen naleven en heeft BAC

restaurants de la zone neutre pour faire retirer les objets visés et a reçu instruction de réaliser des contrôles aléatoires réguliers.

La DGTA a inspecté la zone pour contrôler l'effectivité des mesures prises par BAC et a constaté le retrait des objets visés. En cas de récidive, un PV sera établi et les faits dénoncés au parquet.

07.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Vous confirmez la violation des règles de sécurité. Je salue les diverses mesures prises pour y remédier. On ne peut transiger avec la sécurité des voyageurs.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55001802C et 55001805C de M. De Spiegeleer sont reportées.

08 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le taux d'occupation des trains" (55001807C)

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Selon la CEO de la SNCB, les trains circulent avec un taux d'occupation de 25 %. La SNCB veut encourager les utilisateurs à voyager en dehors des heures de pointe, en adaptant les tarifs et en rendant un voyage en train plus onéreux durant les heures de pointe. Selon une étude, le taux d'occupation était encore de 31 % en 2013.

Comment en est-on arrivé aux chiffres actuels concernant le taux d'occupation? Le taux d'occupation décroissant est-il dû au comportement changeant des utilisateurs ou au fonctionnement de la SNCB? À combien s'élève le taux d'occupation en première classe? Ne serait-il pas opportun d'ouvrir la première classe à tous les voyageurs pendant les heures de pointe ou de supprimer cette différence de classes? Ne pourrait-on pas envisager d'affecter des trains de plus petite taille avec une fréquence plus élevée pendant les heures creuses? Pourquoi ne pas proposer des billets meilleur marché pendant les heures creuses plutôt que des billets plus onéreux pendant les heures de pointe?

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les chiffres de la CEO proviennent d'une étude de benchmarking de l'Imperial College of London.

instructies gegeven. De inspectie van BAC heeft alle restaurants in de neutrale zone gecontroleerd en de voorwerpen in kwestie laten weghalen en heeft de opdracht gekregen om regelmatig willekeurige controles uit te voeren.

De DGLV heeft in de transitzone inspectie gehouden om na te gaan of de maatregelen van BAC doeltreffend waren en heeft daarbij vastgesteld dat de bewuste messen verdwenen zijn. In geval van recidive, zal er een pv worden opgesteld en zullen de feiten ter kennis worden gebracht van het parket.

07.03 Sophie Rohonyi (DéFI): U bevestigt dat de veiligheidsvoorschriften werden overtreden. Ik juich de verschillende maatregelen toe om dat te verhelpen. Op het vlak van passagiersveiligheid kunnen we geen concessies doen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55001802C en 55001805C van de heer De Spiegeleer worden uitgesteld.

08 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De bezettingsgraad van de treinen" (55001807C)

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Volgens de CEO van de NMBS rijden de treinen met een bezettingsgraad van 25 %. De NMBS wil de reizigers aanmoedigen om buiten de spitsuren te reizen door de tarieven aan te passen en een treinreis in de spitsuren duurder te maken. In 2013 was er volgens een studie nog een bezettingsgraad van 31 %.

Hoe kwamen de actuele cijfers over de bezettingsgraad tot stand? Is de dalende bezettingsgraad te wijten aan het veranderlijke reizigersgedrag of aan de werking van de NMBS? Hoeveel bedraagt de bezettingsgraad van de eerste klasse? Is het niet opportuun om tijdens de spits de eerste klasse open te stellen voor alle reizigers of om dit klassenverschil af te schaffen? Is het een optie om tijdens de daluren kleinere treinen in te zetten met een hogere frequentie? Waarom geen goedkopere tickets in de daluren in plaats van duurdere tickets in de spitsuren?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): De cijfers van de CEO komen uit een benchmarkstudie van het Imperial College of London.

Le contrat de gestion oblige la SNCB à mettre en circulation des trains sur certaines liaisons ou à certains moments, même lorsque cela n'est pas intéressant du point de vue commercial.

Certains trains ne sont bondés que sur une portion de leur parcours. Dans ce cas, la SNCB pourrait découpler une partie du train et poursuivre le trajet avec un convoi réduit, mais cette opération nuirait à la vitesse et à la ponctualité. La livraison des voitures M7 améliorera la situation dans ce domaine, car il sera plus facile de diminuer le nombre de places proposées pendant les heures creuses.

Le prochain gouvernement devra se prononcer sur l'opportunité de tarifs différenciés.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Que pense le ministre de notre proposition de suppression de la première classe? Un plus grand nombre de voyageurs pourrait ainsi trouver une place assise. Nous ne souhaitons pas une réduction de l'offre en heures creuses. Même si ce n'est peut-être pas aussi intéressant d'un point de vue commercial, chacun doit pouvoir prendre le train à toute heure.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Les intentions d'investissement de la SNCB et d'Infrabel et la préparation de la libéralisation" (55001820C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'investissement de 35 milliards d'euros dans le rail durant les 10 prochaines années" (55001875C)

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le 21 novembre 2019, les CEO de la SNCB et d'Infrabel ont présenté leurs plans d'investissement au ministre. La SNCB demande 1,2 milliard supplémentaire pour les 10 années à venir, Infrabel 2,4 milliards pour la période 2020-2024. Une planification financière est urgente car c'est maintenant que se déroule la vente des sillons pour la période 2020-2022. Quelle a été la réaction du ministre?

Par ailleurs, la CEO de la SNCB demande au ministre de clarifier rapidement la manière d'aborder la libéralisation et le calendrier y afférent. Est-il exact que les travaux préparatoires n'ont toujours pas débuté? Que pense le ministre de la

Het beheerscontract verplicht de NMBS om op bepaalde verbindingen of op bepaalde momenten treinen in te leggen, ook wanneer dat commercieel niet interessant is.

Sommige treinen zijn slechts op een deel van het traject druk bezet. De NMBS zou dan een gedeelte van de trein kunnen ontkoppelen en met een kortere trein verder kunnen rijden, maar dat zou een negatieve invloed hebben op de snelheid en de stiptheid. De levering van M7-rijtuigen zal hierin verbetering brengen omdat het aantal aangeboden plaatsen tijdens de daluren dan eenvoudiger kan worden verlaagd.

De volgende regering zal een beslissing moeten nemen over de opportuniteit van gedifferentieerde tarieven.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wat vindt de minister van ons voorstel om de eerste klasse af te schaffen? Dan zouden meer mensen een zitplaats kunnen hebben. Wij willen geen afbouw van het aanbod in de daluren. Iedereen moet steeds de trein kunnen nemen, ook al is dat misschien commercieel niet zo interessant.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "De investeringsintenties van de NMBS en Infrabel en de voorbereiding van de liberalisering" (55001820C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "De investering van 35 miljard euro in het spoor voor de volgende tien jaar" (55001875C)

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Op 21 november 2019 stelden de CEO's van de NMBS en Infrabel hun investeringsplannen voor aan de minister. De NMBS vraagt 1,2 miljard euro extra voor de komende 10 jaar, Infrabel 2,4 miljard euro voor de periode 2020-2024. De financiële planning is urgent, want de verkoop van de rijpaden voor de periode 2020-2022 gebeurt nu. Wat was de reactie van de minister?

Daarnaast vraagt de CEO van de NMBS snel duidelijkheid over de aanpak en timing van de liberalisering. Klopt het dat er nog steeds geen voorbereidend werk is gebeurd? Wat vindt de minister van haar voorstel om de opdracht van

proposition de Mme Dutordoir de prolonger la mission de service public de la SNCB pour une période de dix ans à partir de 2023?

Selon le ministre, le Plan national Énergie-Climat 2021-2030 implique que dans les 10 années à venir, il faudra investir 35 milliards dans le rail. Comment ce montant a-t-il été fixé? Quelle en sera l'incidence sur la réduction de CO₂? Quels projets pourraient ainsi être réalisés? Quel est le statut de cette annonce?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Il est inexact de prétendre que rien n'a été fait pour préparer la libéralisation du transport des voyageurs. La SNCB a été priée de fournir des efforts notamment en matière de productivité.

Président: M. Jean-Marc Delizée.

En 2019, 253 millions de voyageurs se sont déplacés à bord des trains de la SNCB, soit une hausse de 9 millions. Cette même année, 67 % des clients de la SNCB lui ont attribué une note de 7 sur 10 ou plus, soit une progression de 11 % par rapport à 2018.

Je ne suis pas étonné par ces résultats. En décembre 2016, j'avais demandé un renforcement de l'offre à Bruxelles et dans ses environs, ce qui a entraîné le déploiement de 72 trains supplémentaires sur le réseau S et la réouverture de gares et de points d'arrêt. Un an plus tard, l'offre de train a augmenté de 5 % sur l'ensemble du territoire. La ponctualité s'est également améliorée. Certes, tout n'est pas parfait, mais la SNCB et Infrabel coopèrent mieux. Leurs relations se sont améliorées après qu'ils ont reçu un rappel à l'ordre en décembre 2018. Ces évolutions profitent directement aux voyageurs.

Dans le cadre du Plan national Énergie-Climat, j'ai plaidé en faveur d'un financement du secteur ferroviaire à concurrence de 35 milliards d'euros d'ici 2030. Ces 5 milliards d'euros supplémentaires peuvent être financés en partie par l'entreprise elle-même, grâce à l'augmentation du nombre de trains et du nombre de voyageurs, étant entendu qu'un montant d'un milliard d'euros doit être consacré à l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

09.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le ministre n'a pas répondu à l'essence de ma question. Quel est son point de vue s'agissant de la libéralisation du transport de personnes?

openbare dienst door de NMBS in 2023 voor een periode van tien jaar te verlengen?

Volgens de minister betekent het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030 dat er in de volgende 10 jaar 35 miljard euro nodig is voor investeringen aan het spoor. Hoe is dat bedrag bepaald? Wat is de becijferde impact op de reductie van CO₂? Welke projecten zouden hierdoor worden gerealiseerd? Wat is de status van die aankondiging?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het is niet correct dat er niets werd gedaan om de liberalisering van het reizigersvervoer voor te bereiden. De NMBS werd onder meer gevraagd om productiviteitsinspanningen te leveren.

Voorzitter: de heer Jean-Marc Delizée.

In 2019 hebben 253 miljoen reizigers een NMBS-trein genomen, een stijging met 9 miljoen. In 2019 heeft 67 % van de klanten de NMBS een score van 7 op 10 of meer toegekend, 11 % meer dan in 2018.

Die resultaten verbazen mij niet. In december 2016 vroeg ik dat het aanbod in en rondom Brussel zou worden versterkt, met als resultaat 72 bijkomende treinen op het S-netwerk en de heropening van stations- en stopplaatsen. Een jaar later verhoogde het spooraanbod met 5 % voor het hele land. Ook de stiptheid ging erop vooruit. Natuurlijk verloopt niet alles perfect, maar er is een betere samenwerking tussen de NMBS en Infrabel. Nadat zij in december 2018 op het matje werden geroepen, zijn de onderlinge betrekkingen verbeterd. Dat komt de reizigers rechtstreeks ten goede.

In het raam van het Nationaal Energie- en Klimaatplan heb ik gepleit voor een financiering van de spoorsector met 35 miljard tegen 2030. Deze extra 5 miljard euro kan gedeeltelijk worden gefinancierd door het bedrijf zelf dankzij de verhoging van het aantal treinen en het aantal reizigers, waarbij 1 miljard euro moet gaan naar de verbetering van de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

09.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): De minister heeft niet geantwoord op de essentie van mijn vraag. Wat is zijn visie op de liberalisering van het personenvervoer?

Selon Mme Dutordoir, le travail préparatoire effectué sur ce plan est peu significatif, voire inexistant. Elle a formulé la proposition de conférer de nouveau pour dix à la SNCB, en 2023, le monopole de l'exécution du service public. Il s'agit d'une possibilité selon la directive européenne. Le ministre adhère-t-il à cette proposition?

09.04 François Bellot, ministre (*en français*): J'informerais le prochain gouvernement de ce qui a été mis en place selon les différents scénarios. Mme Dutordoir préfère le renouvellement de la convention de service public pour dix ans. Les choses ont été préparées en ce sens mais avec des étapes indispensables pour garantir que notre entreprise publique soit prête à faire face à la concurrence internationale.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les éléments évoqués dans le complément de réponse sont tout à fait clairs.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n° 55001822C de M. Arens et n° 55001839C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

10 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'information judiciaire concernant le président du conseil d'administration de la SNCB" (55001862C)
- Sarah Schlitz à François Bellot (Mobilité) sur "Les informations parues dans la presse au sujet du président du conseil d'administration de la SNCB" (55001871C)

10.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les autorités judiciaires de Namur auraient ouvert une enquête préliminaire sur les activités du président du conseil d'administration de la SNCB, Jean-Claude Fontinoy. Il s'agirait du paiement de dessous-de-table lors de la vente d'anciens bâtiments de la SNCB.

Le ministre a-t-il été averti de cette enquête préliminaire? Ne nuit-elle pas à l'image d'entreprise publique vertueuse véhiculée par la SNCB? M. Fontinoy peut-il rester président? Peut-il le rester s'il est mis en accusation? La SNCB va-t-elle mener une enquête interne?

10.02 François Bellot, ministre (*en français*): J'ai aussi appris par la presse l'ouverture d'une information par le parquet de Namur suite à l'envoi d'une lettre anonyme à un journal.

Volgens mevrouw Dutordoir is er op dat vlak weinig of geen voorbereidend werk gebeurd. Zij deed het voorstel in 2023 de NMBS opnieuw voor tien jaar het monopolie te geven voor de uitvoering van de openbare dienstverlening. Volgens de Europese richtlijn is dat een mogelijkheid. Is de minister het eens met het voorstel?

09.04 Minister François Bellot (*Frans*): Ik zal de volgende regering op de hoogte brengen van wat er volgens de verschillende scenario's uitgewerkt werd. Mevrouw Dutordoir geeft de voorkeur aan de verlenging van de openbaredienstovereenkomst voor tien jaar. Daar werden voorbereidingen voor getroffen, maar met de nodige stappen om ervoor te zorgen dat het overheidsbedrijf klaar is om de internationale concurrentie aan te gaan.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het bijkomend antwoord is duidelijk.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55001822C van de heer Arens en 55001839C van mevrouw Jadin worden omgevormd in schriftelijke vragen.

10 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gerechtelijk opsporingsonderzoek naar de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55001862C)
- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De berichten in de pers over de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55001871C)

10.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het gerecht van Namen zou een vooronderzoek geopend hebben naar de activiteiten van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, de heer Jean-Claude Fontinoy. Het zou gaan om de verkoop van oude gebouwen van de spoorwegen, waarbij mogelijk steekpenningen werden betaald.

Werd de minister op de hoogte gebracht van dit vooronderzoek? Schaadt dit het imago niet van de NMBS als deugdzaam overheidsbedrijf? Kan de heer Fontinoy aanblijven als voorzitter? Is dat ook zo als hij in beschuldiging wordt gesteld? Zal de NMBS een intern onderzoek voeren?

10.02 Minister François Bellot (*Frans*): Ook ik heb via de pers vernomen dat het parket van Namen een opsporingsonderzoek heeft ingesteld naar aanleiding van een anonieme brief aan een krant.

(En néerlandais) Ces questions sont prématurées. Je ne puis rien dire à propos d'une enquête en cours.

L'incident est clos.

11 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Grammont" (55001881C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): La gare de Grammont est une gare importante du réseau express régional (RER) et le précédent gouvernement a décidé de l'intégrer dans les plans d'investissement pour le rail.

Quel est le planning actuel d'Infrabel pour le début des travaux? Le permis d'environnement pourra-t-il encore être délivré en 2020 ou s'attend-on à un report? Quelle est la capacité prévue du nouveau parking à étages? Le permis d'environnement pour la rénovation des quais sera-t-il demandé en 2022, comme prévu? Comment cette rénovation va-t-elle améliorer l'accessibilité pour les personnes en chaise roulante et les voyageurs ferroviaires à mobilité réduite? À partir de quelle année le projet sera-t-il réalisé selon le planning existant? A-t-on déjà procédé à des ajustements budgétaires?

11.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Pour 2020, 2,5 millions d'euros ont été réservés au parking à étages de Grammont dans le plan d'investissement pluriannuel de la SNCB. Afin de mieux évaluer les besoins en termes de capacité de stationnement, la SNCB souhaite encore instaurer le stationnement payant avant la construction d'une tour de stationnement. La SNCB va également inciter les usagers à recourir aux moyens de transport durables pour se rendre à la gare. Je vais demander des informations complémentaires à la SNCB concernant le calendrier prévu pour l'instauration du stationnement payant et les sites visés. Mon administration se concerte également avec l'administration communale à ce sujet. Le rehaussement et le renouvellement des quais sont prévus pour 2024-2027 et permettront une accessibilité intégrale des quais.

11.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il faudra donc attendre 2027 pour que les quais soient rénovés?

11.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Entre 2024 et 2027.

11.05 Tomas Roggeman (N-VA): C'est deux ans plus tard que ce qui était prévu au départ. Nous sommes impatients d'en voir la réalisation. Je trouve néanmoins curieux qu'en attendant la

(Nederlands) De vragen komen te vroeg. Ik kan niets zeggen over een lopend onderzoek.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Geraardsbergen" (55001881C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het station van Geraardsbergen is een belangrijk station in het Gewestelijk Express Net (GEN) en de vorige regering heeft beslist om het op te nemen in de investeringsplannen voor het spoor.

Wat is de huidige planning van Infrabel voor de start van de werken? Kan de omgevingsvergunning nog worden afgeleverd in 2020 of wordt uitstel verwacht? Wat is de geplande capaciteit van het nieuwe parkeergebouw? Zal de omgevingsvergunning voor de vernieuwing van de perrons worden aangevraagd in 2022, zoals gepland? Hoe zal die vernieuwing de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en minder mobiele treinreizigers verbeteren? Vanaf welk jaar wordt het project volgens de huidige planning gerealiseerd? Waren er al budgetvernieuwingen?

11.02 Minister François Bellot (Nederlands): Voor 2020 is in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS 2,5 miljoen euro uitgetrokken voor het parkeergebouw te Geraardsbergen. Om de behoeften aan parkeercapaciteit beter in te schatten, wil de NMBS nog voor de bouw van een parkeertoren het betalend parkeren invoeren. De NMBS zal de reizigers ook sensibiliseren om zich op een duurzame manier naar het station te verplaatsen. Ik zal de NMBS nadere informatie vragen over de timing van en de locaties voor de invoering van het betalend parkeren. Mijn kabinet overlegt daarover ook met het stadsbestuur. De verhoging en de vernieuwing van de perrons is gepland voor 2024-2027 en zal zorgen voor een integrale toegankelijkheid van de perrons.

11.03 Tomas Roggeman (N-VA): De perrons worden dus pas vernieuwd in 2027?

11.04 Minister François Bellot (Nederlands): Tussen 2024 en 2027.

11.05 Tomas Roggeman (N-VA): Dat is twee jaar later dan oorspronkelijk gepland. We kijken uit naar de realisatie. Wel vind ik het merkwaardig dat men in afwachting van de bouw van het parkeergebouw

construction du nouveau parking, on instaure déjà le stationnement payant plutôt que de synchroniser les deux opérations.

L'incident est clos.

12 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Une troisième voie entre Lokeren et Sint-Niklaas" (55001882C)

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le plan d'investissement d'Infrabel mentionne un projet d'aménagement d'une troisième voie entre Lokeren et Sint-Niklaas. Une analyse devait y être consacrée en 2018.

Quels en sont les résultats? L'aménagement d'une troisième voie est-il réellement le scénario idéal pour étendre la capacité ou d'autres options sont-elles envisageables? Quel est l'état d'avancement des études sur la faisabilité technique, le choix du tracé et le parcours en vue de l'obtention des permis? Pouvons-nous consulter l'étude sur la suppression des passages à niveau qui ne sont pas de plain-pied avec la chaussée, lesquels n'offrent d'espace que pour deux voies? Quels sont les projets pour les passages à niveau de plain-pied avec la chaussée?

Les moyens prévus pour l'aménagement d'une troisième voie ne couvrent que 15 % des dépenses totales, telles qu'estimées dans le plan d'investissement. Comment le reste des dépenses sera-t-il financé?

12.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Un cahier des charges est actuellement en cours de préparation pour la réalisation d'une analyse de capacité de la ligne 59. Nous étudierons ensuite si une troisième voie est en mesure de répondre aux besoins. Cette étude démarrera au premier trimestre 2020. Les études ayant trait à la faisabilité technique et au parcours en vue de l'obtention des permis s'appuieront sur les constats établis par l'étude précitée.

Une première proposition de tracé a déjà été esquissée pour la troisième voie. En 2018, un modèle a été élaboré pour la suppression des passages à niveau sur la ligne Lokeren-Sint-Niklaas. Les négociations sont toujours en cours sur ce point avec la ville de Sint-Niklaas.

Les budgets prévus concernent seulement les travaux préparatoires comme la suppression des passages à niveaux et l'aménagement des sous-stations de traction. Il n'y a pas encore eu de révision des budgets.

het betalend parkeren al zou invoeren, in plaats van een en ander op elkaar af te stemmen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas" (55001882C)

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het investeringsplan van Infrabel voorziet in een project voor de aanleg van een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas. In 2018 zou daarover een analyse hebben plaatsgevonden.

Wat zijn de resultaten daarvan? Is een derde spoor het beste scenario voor capaciteitsuitbreiding of zijn er alternatieven? Wat is de stand van zaken van de studies naar de technische haalbaarheid, de tracékeuze en het vergunningstraject? Kunnen wij inzage krijgen in de studie over de afschaffing van de ongelijkvloerse overwegen, die slechts ruimte bieden voor twee sporen? Welke plannen zijn er voor de gelijkvloerse overwegen?

De middelen waarin is voorzien voor de aanleg van een derde spoor dekken slecht 15 % van de totale uitgaven zoals ze worden geschat in het investeringsplan. Vanwaar zal de rest van het budget komen?

12.02 Minister François Bellot (Nederlands): Momenteel is een bestek in opmaak voor de uitvoering van een capaciteitsanalyse van lijn 59. Vervolgens wordt onderzocht in welke mate een derde spoor de noden kan lenigen. Deze studie zal in het eerste kwartaal van 2020 worden opgestart. Op basis van de bevindingen volgen daarna studies naar de technische haalbaarheid en het vergunningstraject.

Er werd al een eerste voorstel van tracé voor het derde spoor uitgetekend. In 2018 werd een streefbeeld opgemaakt voor de afschaffing van de overwegen op de lijn Lokeren-Sint-Niklaas. De gesprekken hierover met de stad Sint-Niklaas zijn nog aan de gang.

De budgetten waarin is voorzien zijn enkel voor de voorbereidende werken zoals het afschaffen van de overwegen en de aanpassing van de tractieonderstations. Er is nog geen budgetherziening gebeurd.

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): J'espère qu'Infrabel entretient des contacts étroits avec les autorités locales à propos de ce dossier. Si la troisième voie devait être placée à côté des deux voies existantes, il s'ensuivrait des problèmes d'aménagement spatial entraînant, notamment, de nombreuses expropriations au centre de Sint-Niklaas.

L'incident est clos.

13 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 204" (55001883C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): Où en est l'adaptation de la ligne de transport de marchandises 204 entre Gand et Zelzate, un enjeu prioritaire pour la Flandre? À quel endroit les nouveaux arrêts seront-ils aménagés? Les études concernant la suppression de passages à niveaux ont-elles entre-temps été clôturées? Les autres études et analyses sont-elles également prêtes? Quand le projet pourra-t-il être mis en œuvre? Le budget a-t-il déjà été revu?

13.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel indique que l'étude de faisabilité relative à la revalorisation de la ligne de transport de marchandises 204 en transport de voyageurs a débuté cette année en collaboration avec la SNCB. L'étude doit cartographier les travaux d'infrastructure nécessaires et examiner les endroits où de nouveaux arrêts sont souhaitables. L'étude relative à la suppression de passages à niveau est toujours en cours. Les travaux devraient pouvoir débuter en 2021, en fonction des résultats de l'étude de faisabilité. Ils seront également synchronisés avec les travaux de la R4. Il n'y a pas encore eu de révisions budgétaires.

La SNCB indique qu'elle développe sa propre vision en matière de potentiel de voyageurs sur la ligne 204. De plus, la société ferroviaire a collaboré activement à l'étude du North Sea Port y afférente.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Après quelques années de retard, les travaux pourront donc débuter l'an prochain et je m'en félicite. Ce projet est en effet important pour Gand, pour le désenclavement du port, et pour la réalisation du *modal shift* pour éviter qu'il y ait davantage de trafic sur la R4.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik hoop dat Infrabel hierover nauw contact houdt met de lokale overheden. Als het derde spoor naast de huidige twee sporen komt te liggen, zal dat voor ruimtelijke problemen zorgen, met onder meer aanzienlijke onteigeningen in het centrum van Sint-Niklaas.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 204" (55001883C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): Wat is de stand van zaken van de voor Vlaanderen prioritaire aanpassing van goederenspoorlijn 204 tussen Gent en Zelzate? Welke nieuwe stopplaatsen komen er? Zijn de studies over de afschaffing van overwegen intussen afgerond? Zijn ook de andere studies en analyses klaar? Wanneer kan het project worden gerealiseerd? Werd het budget al herzien?

13.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel deelt mee dat de haalbaarheidsstudie over de opwaardering van goederenspoorlijn 204 voor reizigersvervoer dit jaar wordt opgestart, in samenwerking met de NMBS. De studie moet de nodige infrastructuurwerken in kaart te brengen en nagaan waar nieuwe stopplaatsen wenselijk zijn. De studie over de afschaffing van overwegen loopt nog. De werken zouden vanaf 2021 van start kunnen gaan, afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsstudie. Ze zullen ook worden afgestemd op de werken aan de R4. Er vonden nog geen budgetherzieningen plaats.

De NMBS deelt mee dat ze haar eigen visie ontwikkelt inzake het reizigerspotentieel op spoorlijn 204. Bovendien werkte de spoormaatschappij actief mee aan de studie van North Sea Port daaromtrent.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Na een paar jaar vertraging kunnen de werken dus volgend jaar van start gaan en dat is een goede zaak. Dit project is immers belangrijk voor Gent, voor de ontsluiting van de haven en voor het realiseren van de *modal shift*, om bijkomend verkeer op de R4 te vermijden.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Le buffet de la gare de Hasselt" (55001908C)
 - Gaby Colebunders à François Bellot (Mobilité) sur "L'attribution d'une concession à Starbucks à la gare de Hasselt" (55001929C)
 - Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'attribution de l'exploitation du buffet de la gare de Genk et la suspicion de fraude" (55001983C)
 - Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Genk" (55002054C)

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stationsbuffet te Hasselt" (55001908C)
 - Gaby Colebunders aan François Bellot (Mobiliteit) over "De concessie aan Starbucks in het station van Hasselt" (55001929C)
 - Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toewijzing van de exploitatie van het stationsbuffet van Genk en de verdenking van fraude" (55001983C)
 - Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station van Genk" (55002054C)

Le **président**: Les questions n^{os} 55001908C de Mme Vindevoghel et 55001983C de M. Troosters sont supprimées.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55001908C van mevrouw Vindevoghel en 55001983C van de heer Troosters vervallen.

14.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*en néerlandais*): Jusqu'il y a peu, le buffet de la gare de Hasselt était exploité par un commerçant local, dont la famille exploitait le buffet depuis quatre générations déjà. On lui a annoncé que la concession n'était pas prolongée. La nouvelle concession a été attribuée à la multinationale Starbucks, qui non seulement vend des cafés beaucoup trop chers, mais est aussi une adepte notoire de l'évasion fiscale. Cette histoire est une illustration de la tendance actuelle qui consiste à choyer les multinationales au détriment des commerçants locaux et à créer ainsi un trou dans le budget. Ce trou doit alors être comblé en économisant sur les services publics. La boucle est complètement bouclée lorsqu'une multinationale se met à enjôler une entreprise publique.

14.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*Nederlands*): Het stationsbuffet van Hasselt werd tot voor kort uitgebaat door een lokale handelaar, wier familie al vier generaties het stationsbuffet uitbaatte. Hij kreeg te horen dat de concessie niet werd verlengd. De nieuwe concessie werd aan de multinational Starbucks gegeven, die niet alleen veel te dure koffie verkoopt, maar ook een notoir belastingontduiker is. Dit verhaal is een illustratie van de huidige tendens om multinationals in de watten te leggen ten koste van lokale handelaren en daarmee een gat in de begroting te slaan. Dat gat moet dan weer worden gedicht door te besparen op overheidsdiensten. De cirkel is helemaal rond als een multinational een openbaar bedrijf begint in te palmen.

En peu de temps, nous avons pu recueillir 100 réclamations contre cette décision. Les gens ne veulent plus payer pour une offre uniforme et insipide.

Op korte tijd hebben we 100 bezwaarschriften tegen deze beslissing verzameld. De mensen willen niet meer betalen voor slappe eenheidsworst.

Comment expliquer que la SNCB, une entreprise qui vit de l'argent public, octroie des concessions à des multinationales qui sont les championnes de l'évasion fiscale? Pourquoi le ministre n'offre-t-il pas aux voyageurs la garantie d'un café à un prix démocratique?

Hoe kan het dat de NMBS, een bedrijf dat leeft van belastinggeld, concessies geeft aan multinationals die kampioen zijn in belastingontduiking? Waarom garandeert de minister de reizigers geen koffie tegen een democratische prijs?

14.02 Wouter Raskin (N-VA): Il y a quelque temps, on a vu figurer en première page du journal *Het Belang van Limburg* un article consacré à la fraude à grande échelle dans le cadre de l'utilisation de la caisse blanche dans une série d'établissements horeca du Limbourg. Le nouvel exploitant de la buvette de la gare de Genk était également impliqué. Les contrats de concession prévoient-ils des sanctions en cas de fraude, de non-respect de la législation fiscale et sociale ou d'autres faits punissables?

14.02 Wouter Raskin (N-VA): Een tijdje geleden stond op de voorpagina van *Het Belang van Limburg* een artikel over grootschalige fraude met de witte kassa in een reeks Limburgse horecazaken. Ook de nieuwe uitbater van het stationsbuffet van Genk was betrokken. Bevatte de concessieovereenkomsten sanctiebepalingen in het geval van fraude, het niet-naleven van fiscale en sociale wetgeving of andere strafbare feiten?

Des sanctions ont-elles déjà été appliquées par la passé? La SNCB a-t-elle assorti la concession actuelle de certaines conditions, par exemple en matière d'installations sanitaires?

Combien a-t-on reçu de candidatures pour la concession actuelle? Pourquoi la SNCB a-t-elle choisi Starbucks? La SNCB consulte-t-elle les autorités locales avant d'accorder une concession? Les autorités locales peuvent-elles formuler des objections?

14.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Après une consultation du marché, la SNCB a décidé d'accorder la concession au candidat détenteur de la licence belge Starbucks. L'entreprise est assujettie à l'impôt en Belgique et paie tous les impôts dus. Deux exploitants ont posé leur candidature. Ils ont été évalués sur la base de quatre critères.

La SNCB rappelle qu'elle peut décider en toute autonomie de l'attribution d'un emplacement et qu'elle ne consulte pas les autorités locales avant d'accorder une concession. Les autorités locales ne peuvent donc formuler aucune objection.

Pour la gare de Hasselt, la concession n'a pas été présentée sur le marché comme un buffet de gare, mais comme un établissement horeca devant obligatoirement proposer des places assises. La SNCB est, en effet, consciente du fait que les usagers de la SNCB mais aussi de De Lijn attendent régulièrement leur correspondance dans cet espace.

Le marché ayant été attribué conformément à la consultation et la loi relative aux marchés publics ayant été respectée, la SNCB ne voit aucune raison de revoir l'attribution.

Tout candidat concessionnaire doit immanquablement produire plusieurs attestations et déclarations récentes décrites dans le document de consultation du marché. Il s'agit par exemple d'un extrait du casier judiciaire, d'une déclaration établissant que l'intéressé s'acquitte de ses obligations fiscales et parafiscales et d'une autre déclaration indiquant que le candidat n'est pas en faillite.

La convention de concession prévoit des mesures de sanction standard contre un concessionnaire qui se rendrait coupable de faits punissables. Une de ces sanctions est la rupture de la convention avec effet immédiat. Une autre forme de contrôle consiste notamment à vérifier, au moyen de clients

Werden er in het verleden al sancties toegepast? Koppelde de NMBS bepaalde voorwaarden aan de huidige concessie, bijvoorbeeld met betrekking tot sanitaire voorzieningen?

Hoeveel kandidaten waren er voor de huidige concessie? Waarom heeft de NMBS voor Starbucks gekozen? Overlegt de NMBS met het lokale bestuur alvorens een concessie toe te kennen? Kan een lokaal bestuur hiertegen bezwaar maken?

14.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS heeft na een marktconsultatie beslist om de concessie toe te kennen aan de kandidaat die de Belgische licentie van Starbucks heeft. Het bedrijf is belastingplichtig in België en betaalt alle opgelegde belastingen. Er waren twee kandidaten die aan vier criteria werden getoetst.

De NMBS wijst erop dat zij autonoom over een concessie kan beslissen en overlegt niet met het lokaal bestuur alvorens een concessie toe te kennen. Een lokaal bestuur kan dus ook geen bezwaar aantekenen.

Voor het station van Hasselt werd de concessieruimte niet als stationsbuffet in de markt gezet, maar als horecazaak waar er verplichte zitplaatsen aanwezig moesten zijn. De NMBS is zich er immers van bewust dat zowel de treinreizigers als de reizigers van De Lijn op regelmatige basis in deze ruimte wachten op hun aansluiting.

Gezien de gunning conform de marktconsultatie is gebeurd en de wet op de openbare aanbesteding werd nageleefd, ziet de NMBS geen reden om de toewijzing te herzien.

Elke kandidaat-concessionaris moet altijd een aantal recente attesten en verklaringen indienen die omschreven zijn in de marktconsultatie. Het gaat bijvoorbeeld om een uittreksel uit het strafregister, een verklaring dat hij in regel is met zijn fiscale en parafiscale verplichtingen en om een verklaring dat hij zich niet in een toestand van faillissement bevindt.

In de concessieovereenkomst wordt voorzien in standaard sanctiemaatregelen voor het geval de concessiehouder strafbare feiten pleegt. Eén sanctiemaatregel is de stopzetting van de concessieovereenkomst met onmiddellijke ingang. Een andere vorm van controle voert men uit door

mystère, si les achats sont enregistrés sur la caisse et si le client mystère obtient un reçu conforme à l'achat. Le contrat de concession n'a dû être rompu qu'une seule fois. La SNCB ne peut fournir aucun détail à ce sujet étant donné que l'enquête est toujours en cours.

La SNCB me fait savoir que deux candidats se sont présentés pour la concession actuelle dans la gare de Genk. Après une évaluation des propositions, le concessionnaire actuel a été retenu pour son concept "Bruno Foodcorner". La SNCB n'a imposé aucune condition quant à la présence de sanitaires dans la gare.

14.04 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (en néerlandais): Le ministre ne regrette donc pas que cette décision ait été prise. J'aurais pu m'en douter. Je suis fâché et déçu d'entendre que le ministre n'accorde pas la priorité aux commerçants locaux et qu'il ne voit pas de problème au fait que les voyageurs déboursent dorénavant 4 euros pour un café au lieu de 1,80 euro. Les multinationales dévalisent le Trésor et le ministre devrait cesser de leur accorder des passe-droits. Le parti auquel appartient le ministre soutient prétendument l'entrepreneuriat local mais ce n'est pas ce que nous constatons sur le terrain.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55001950C)
- Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55001999C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le procès de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (55002013C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "L'appel interjeté par Infrabel" (55002313C)

15.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Depuis le 3 décembre, nous connaissons les responsables de la catastrophe ferroviaire de Buizingen. Même si aucun verdict n'effacera la douleur des victimes, celles-ci sont soulagées que la SNCB et Infrabel soient jugés et sanctionnés. L'État doit assumer ses responsabilités car, en ayant scindé le rail, il a contribué à cette catastrophe, comme l'a constaté le tribunal.

Les sociétés ferroviaires veulent introduire des services de 12 heures dans les installations de signalisation. Ce qui est contraire à la

mysteryshopping waarbij men onder andere controleert of de aankopen geregistreerd worden op de kassa's en of de mysteryshopper een ontvangstbewijs ontvangt conform de aankoop. Een stopzetting van de concessieovereenkomst is nog maar één keer gebeurd. De NMBS kan geen details geven omdat het onderzoek nog loopt.

De NMBS laat mij weten dat er twee kandidaten zijn voor de huidige concessie in het station van Genk. Na de evaluatie van de voorstellen werd de huidige concessionaris weerhouden met het concept 'Bruno Foodcorner'. Er werden door de NMBS geen voorwaarden opgelegd inzake de sanitaire voorzieningen van het station.

14.04 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (Nederlands): De minister betreurt de beslissing dus niet. Ik had het kunnen weten. Ik ben boos en teleurgesteld dat de minister niet de voorkeur geeft aan lokale handelaren en dat hij het prima vindt dat de reiziger voortaan 4 euro voor een koffie zal betalen in plaats van 1,80 euro. Multinationals plunderen onze staatskas en de minister zou moeten stoppen met ze voorrang te geven. De partij van de minister steunt zegge het lokaal ondernemerschap, maar in de praktijk zien we daar niet veel van.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilititeit) over "De treinramp in Buizingen" (55001950C)
- Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobilititeit) over "De treinramp in Buizingen" (55001999C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het proces over de treinramp in Buizingen" (55002013C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het beroep van Infrabel" (55002313C)

15.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Sinds 3 december weten we wie er verantwoordelijk is voor de treinramp in Buizingen. Geen enkel vonnis kan het leed van de slachtoffers wegnemen, maar ze zijn wel opgelucht dat de NMBS en Infrabel werden berecht en bestraft. De Staat moet zijn verantwoordelijkheid opnemen, want via de splitsing van de spoorwegen heeft hij bijgedragen tot die ramp, zoals de rechtbank heeft vastgesteld.

De spoorwegmaatschappijen willen shifts van 12 uur invoeren voor de seinkamers. Dat strookt niet met de aanbeveling 2.29 van de parlementaire

recommandation 2.29 de la commission d'enquête parlementaire Buizingen et peut conduire à de nouveaux accidents. Le verdict du tribunal questionne la libéralisation et la scission entre la SNCB et Infrabel, et dénonce leur manque de coordination.

Le rapport annuel du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) mentionne que, depuis l'accident de Buizingen, plus de 600 trains ont passé un signal rouge. Il faut équiper tous les trains d'un système de sécurité automatique.

Un PDG d'une société ferroviaire peut-il être condamné pour erreur professionnelle comme le fût le conducteur? Reconnaissez-vous, comme le tribunal, que la scission du rail a contribué à la catastrophe ferroviaire? Où en est le déploiement du système de sécurité ETCS? Cautionnez-vous l'appel déposé par Infrabel contre le jugement?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel et la SNCB ont été condamnées pour négligence dans le procès de la catastrophe ferroviaire de Buizingen. La SNCB s'incline devant le jugement, tandis qu'Infrabel ira en appel.

Les entreprises ferroviaires ont-elles réservé un budget pour les dommages et intérêts qu'elles devront éventuellement payer? Combien de recommandations émises par la commission Buizingen doivent encore être mises en œuvre? Quelle est la part du réseau ferroviaire et du matériel roulant déjà équipée de l'ETCS? La date butoir de 2025 qui a été fixée pour équiper l'intégralité du réseau et du matériel roulant sera-t-elle respectée?

15.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Même si elle conteste résolument plusieurs éléments du jugement prononcé dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen, la SNCB n'ira pas en appel de cette décision. Infrabel a décidé, en revanche, de se pourvoir en appel, dès lors que la motivation du jugement hypothèque lourdement sa capacité à exécuter ses missions et ses activités. Le gestionnaire de l'infrastructure est assuré pour les accidents.

Le 17 novembre 2019, 25 % du réseau total était équipé du système ETCS. L'échéance du 15 décembre 2025 sera respectée.

En ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations, je renvoie au rapport de

onderzoekscommissie Buizingen en kan tot nieuwe ongevallen leiden. In het vonnis van de rechtbank worden er vraagtekens geplaatst bij de liberalisering en de splitsing tussen de NMBS en Infrabel, en wordt hun gebrek aan coördinatie aan de kaak gesteld.

In het jaarverslag van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) staat te lezen dat meer dan 600 treinen sinds het treinongeval in Buizingen een rood sein voorbij zijn gereden. Alle treinen moeten uitgerust worden met een automatisch veiligheidssysteem.

Kan een CEO van een spoorwegmaatschappij net als de treinbestuurder veroordeeld worden wegens een professionele fout? Erkent u, net als de rechtbank, dat de splitsing van de spoorwegen heeft bijgedragen aan de treinramp? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de installatie van het ETCS-veiligheidssysteem? Staat u achter de beslissing van Infrabel om in hoger beroep te gaan tegen het vonnis?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel en de NMBS werden veroordeeld wegens nalatigheid in het proces rond de treinramp in Buizingen. De NMBS legt zich neer bij het vonnis, terwijl Infrabel in beroep gaat.

Hebben de spoorbedrijven een budget gereserveerd voor schadevergoedingen die zij eventueel zullen moeten betalen? Hoeveel van de aanbevelingen van de commissie Buizingen moeten nog worden uitgevoerd? Wat is het aandeel van het spoornet en van het rollend materieel dat reeds uitgerust is met ETCS? Zal de deadline van 2025 om het volledige spoornet en al het rollend materieel uit te rusten met ETCS gehaald worden?

15.03 Minister François Bellot (Nederlands): Hoewel de NMBS meerdere elementen uit het vonnis in het kader van het treinongeval in Buizingen met klem betwist, zal ze niet in beroep gaan tegen het vonnis. Infrabel heeft wel beslist om beroep aan te tekenen, omdat de motivering van het vonnis een zware druk legt op haar vermogen tot uitvoering van haar opdrachten en activiteiten. De infrastructuurbeheerder is verzekerd voor ongevallen.

Op 17 november 2019 was 25 % van het totale net uitgerust met ETCS. De deadline van 15 december 2025 zal worden gehaald.

Voor de uitvoering van de aanbevelingen verwijs ik naar het verslag van de hoorzitting in de commissie

l'audition du 23 avril 2019 en commission de la Mobilité, au cours de laquelle les entreprises ferroviaires ont dressé un état des lieux en la matière. Une nouvelle audition sera également organisée à propos du suivi des 109 recommandations formulées par la commission spéciale Sécurité du rail.

15.04 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Une des conclusions du tribunal pour garantir la sécurité est, comme le préconise le PTB, d'unifier Infrabel et la SNCB.

15.05 Tomas Roggeman (N-VA): Nous attendons avec impatience la prochaine audition.

L'incident est clos.

16 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le projet Crossborder" (55001953C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Le projet Crossborder consiste en une gestion simplifiée et automatisée des amendes de roulage, l'objectif étant de s'attaquer à l'impunité dont bénéficient les contrevenants étrangers. Il s'agit d'un accord de coopération entre la police et les SPF Justice et Mobilité.

Combien ont rapporté à ce jour les amendes ou transactions? Quel a été le montant recouvré jusqu'ici? Le projet a-t-il déjà été évalué? A-t-on l'intention de l'étendre à d'autres pays européens? Il était prévu que celui qui n'accepterait pas la transaction pénale recevrait une invitation à payer à partir de la fin 2019. Ce système est-il déjà entré en vigueur?

16.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): C'est le SPF Justice qui est aux commandes de ce projet. Cette question doit donc être adressée au ministre de la Justice.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55001954C de M. Arens est transformée en question écrite.

17 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La fragilité des personnes âgées sur nos routes" (55001976C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Il ressort d'une étude de l'institut Vias que le nombre d'accidents avec des lésions corporelles dont les victimes sont des personnes âgées de plus de 65 ans, a

Mobilité op 23 april 2019, waar de spoorbedrijven een stand van zaken hebben gegeven. Er zal ook een nieuwe hoorzitting geagendeerd worden over de opvolging van de 109 aanbevelingen van de bijzondere commissie voor Spoorveiligheid.

15.04 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Een van de conclusies van de rechtbank met betrekking tot het waarborgen van de veiligheid is dat Infrabel en de NMBS opnieuw moeten samensmelten, hetgeen de PVDA-PTB ook al bepleit heeft.

15.05 Tomas Roggeman (N-VA): Wij kijken uit naar de volgende hoorzitting.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilité) over "Het Crossborder-project" (55001953C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Het Crossborder-project houdt een vereenvoudigd en geautomatiseerd beheer in van de verkeersboetes. Hiermee wil men de straffeloosheid bij buitenlandse verkeersovertreders aanpakken. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen de politie en de FOD's Justitie en Mobiliteit.

Om welk bedrag aan boetes of minnelijke schikkingen gaat het tot nu toe? Hoeveel daarvan is tot op heden effectief geïnd? Werd het project al geëvalueerd? Zijn er plannen om het project uit te breiden tot meer Europese landen? Wie de minnelijke schikking niet aanvaardt zou vanaf eind 2019 een beval tot betaling ontvangen. Is dat systeem al van start gegaan?

16.02 Minister François Bellot (Nederlands): De FOD Justitie zit bij dit project aan de stuurknuppel. Deze informatie moet dan ook worden opgevraagd bij de minister van Justitie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55001954C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobilité) over "De kwetsbaarheid van senioren in het verkeer" (55001976C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Een onderzoek van Vias heeft uitgewezen dat het aantal letselongevallen waarbij 65-plussers betrokken zijn, de jongste tien jaar met 3 % is toegenomen. Ook

augmenté de 3 % au cours des dix dernières années. La part des plus de 65 ans dans le nombre total des tués sur les routes a également augmenté. Plusieurs causes sont à l'origine de ce phénomène. Les seniors sont physiquement plus vulnérables, ils ont davantage de problèmes médicaux et, de plus, ils se déplacent de plus en plus fréquemment à vélo électrique.

Le ministre adhère-t-il à la conclusion de Vias selon laquelle la sécurité routière des seniors constitue un problème grandissant? Quelles mesures envisage-t-il de prendre pour améliorer leur sécurité?

17.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La sécurité routière des seniors constitue effectivement un important défi pour la société de demain. L'auteur de la question comprendra toutefois qu'en période d'affaires courantes, je ne présenterai pas de projets concrets. Le projet de révision du Code de la route accordait beaucoup d'attention aux usagers actifs. Je me réfère à ce sujet à plusieurs projets de loi, comme celui relatif au carré vert et à la distance de sécurité à respecter à l'égard des cyclistes, qui s'inspirent de ce principe. J'espère que mon successeur croira autant dans ce projet.

Je signale que les médecins sont aussi tenus d'informer leurs patients de certains dangers de la circulation pouvant être en relation avec des problèmes de santé.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking payant pour vélos sous la place Astrid à la gare d'Anvers" (55001981C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La politique de la SNCB concernant les parkings pour vélos" (55002081C)

18.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La ville d'Anvers et la SNCB envisagent de rendre payant le parking pour vélos situé sous la place Astrid. Cette mesure s'inscrirait dans le cadre plus large d'un plan de l'organisme flamand Fietsberaad Vlaanderen. Ses initiateurs se réfèrent à cet égard à la politique menée aux Pays-Bas, notamment à Utrecht, où le stationnement de longue durée près de la gare est payant pour les cyclistes. Cette stratégie est cependant loin d'être une évidence à nos yeux.

Quels sont les projets concrets en ce qui concerne le parking pour vélos à la Gare centrale d'Anvers? Quelle est la vision de la SNCB à propos des

hun aandeel in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is gestegen. Daarvoor bestaan verschillende oorzaken. Senioren zijn fysiek kwetsbaarder, hebben vaker medische problemen en maken ook steeds meer gebruik van de elektrische fiets.

Is de minister het eens met de conclusie van Vias dat de verkeersveiligheid van senioren een groeiend probleem vormt? Welke plannen heeft hij om ze te verbeteren?

17.02 Minister François Bellot (Nederlands): De verkeersveiligheid van senioren vormt inderdaad een belangrijke uitdaging voor de maatschappij van morgen. De vraagsteller moet begrijpen dat ik in een periode van lopende zaken geen concrete plannen voorleg. In het ontwerp tot herziening van de wegcode ging er veel aandacht naar de actieve weggebruikers. Ik verwijs in dat verband naar een aantal wetsvoorstellen, bijvoorbeeld betreffende het vierkant groen en de afstand ten opzichte van fietsers, die daarop zijn geïnspireerd. Ik hoop dat de volgende minister evenzeer in dit ontwerp gelooft.

Ik wijs erop dat ook de artsen de plicht hebben om hun patiënten in te lichten over bepaalde verkeersrisico's die met gezondheidsproblemen kunnen samenhangen.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het betalend fietsparkeren onder het Astridplein aan het station Antwerpen" (55001981C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het beleid van de NMBS inzake de fietsenstallingen" (55002081C)

18.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De stad Antwerpen en de NMBS overwegen om de fietsenstalling onder het Astridplein betalend te maken. Deze maatregel zou kaderen in het grotere plan van Fietsberaad Vlaanderen. Men verwijst hiervoor naar Nederland. Onder meer in Utrecht is langparkeren aan het station betalend voor fietsers. Ons lijkt dit evenwel verre van evident.

Wat zijn de concrete plannen voor de fietsenstalling aan het Centraal Station in Antwerpen? Wat is de visie van de NMBS op betalende fietsenstallingen?

emplacements pour vélos payants? Gand propose déjà des emplacements payants pour vélos dans un espace fermé, mais le nombre de places est limité. Les voyageurs choisissent librement d'y stationner leur vélo. La majeure partie des emplacements pour vélos restera-t-elle gratuite à l'avenir?

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): À l'horizon 2025, la SNCB souhaite aménager 50 000 emplacements pour vélos supplémentaires aux abords des gares. Elle souhaite instaurer un système de détection et d'accès dans les parkings les plus vastes. Il permettra d'accéder, sans perdre de temps, aux emplacements libres, de détecter plus rapidement les vélos abandonnés et de proposer des zones de stationnement à durée limitée. Le système garantira une meilleure rotation des emplacements pour vélos à proximité des quais. Les cyclistes seront assurés de trouver une place et bénéficieront d'une sécurité accrue.

Le système sera déployé en concertation avec les pouvoirs locaux et les autres sociétés de transports en commun. Le nombre de places qui seront ainsi délimitées variera en fonction de la situation locale. Il est encore trop tôt pour fournir des détails à ce sujet.

À Anvers, la SNCB et l'administration communale ont conclu un accord de principe concernant la gestion du parking pour vélos. Une partie sera payante. Les négociations y relatives sont encore en cours.

18.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): J'espère que le nombre de places payantes sera limité et qu'un nombre suffisant d'emplacements gratuits pour vélos subsistera.

L'incident est clos.

19 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan de transport wallon" (55002032C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Avec un prélèvement anticipé sur le nouveau plan de transport de la SNCB, le ministre wallon de la Mobilité a revendiqué une très large extension de l'offre ferroviaire en Wallonie, ce qui suppose des investissements encore plus importants. C'est évidemment facile lorsque c'est une autre autorité qui doit en assurer le financement.

Dans quelle mesure le ministre fédéral de la Mobilité souhaite-t-il, en tant que ministre de tutelle, que la SNCB réponde à ces revendications? Le CEO d'Infrabel estime qu'il n'y a pas plus grand

In Gent zijn er al afgesloten, betalende fietsenstallingen, maar dat gaat dan over een beperkt aantal plaatsen. Mensen kiezen er vrijwillig voor om hun fiets daar te plaatsen. Zal het overgrote deel van de fietsenstallingen alsnog gratis blijven?

18.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS wil tegen 2025 het aantal fietsparkeerplaatsen aan de stations uitbreiden met 50.000 plaatsen. In de grootste fietsenstallingen wil zij een detectie- en toegangscontrolesysteem invoeren. Daardoor wordt men zonder tijdverlies naar de vrije plaatsen geleid, kunnen weesfietsen sneller worden gedetecteerd en kunnen er zones met een beperkte parkeertijd worden afgebakend. Dit systeem zal voor een betere rotatie van de fietsplaatsen dicht bij de perrons zorgen. De fietsers krijgen een plaatsgarantie en een verhoogde veiligheid.

Het systeem wordt uitgerold in samenspraak de lokale besturen en de andere openbaarvervoersmaatschappijen. Hoeveel plaatsen er zullen worden afgebakend, varieert naargelang de plaatselijke situatie. Het is nog te vroeg om hierover details te geven.

In Antwerpen hebben de NMBS en het stadsbestuur een principeovereenkomst bereikt over het beheer van de fietsenstalling. Een deel zal betalend worden. De besprekingen hierover zijn nog aan de gang.

18.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik hoop dat het aantal betalende plaatsen beperkt wordt gehouden en dat er voldoende gratis fietsstallingen blijven bestaan.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "Het Waalse vervoersplan" (55002032C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Met een voorafname op het nieuwe vervoersplan van de NMBS heeft de Waalse minister van Mobilité een groot aantal uitbreidingen in het aanbod in Wallonië geëist, ondersteund met nog grotere investeringen. Dat is wel wat makkelijk wanneer de financiering van een andere overheid moet komen.

In hoeverre wenst de federale minister van Mobilité, als voogdijminister, dat de NMBS aan die eisen tegemoetkomt? Volgens de CEO van Infrabel is er geen grotere verspilling van overheidsgeld dan

gaspillage des deniers publics que le maintien de lignes ferroviaires à peine fréquentées. Le ministre entrevoit-il des possibilités pour octroyer à l'avenir aux Régions une responsabilisation financière dans l'extension de l'offre ferroviaire, a fortiori si les coûts y afférents ne sont pas couverts?

19.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Lors de la dernière réunion du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, le ministre wallon de la Mobilité m'a communiqué les demandes du gouvernement wallon dans le cadre du plan de transport de la SNCB. Je les ai, à mon tour, transmises à la SNCB en vue d'une analyse et j'attends à présent un feed-back.

Je rappelle que la Région wallonne, comme les autres Régions, a un représentant au conseil d'administration de la SNCB.

Dans le cadre de la législation actuelle, une Région ne peut pas financer "l'opérationnalisation" d'une offre de transport ferroviaire.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mon parti est tout à fait favorable à la participation des Régions dans la gestion de la SNCB et dans la planification des investissements, mais il y a bien entendu des limites aux demandes extravagantes. Les priorités de la Région flamande portent toujours sur un éventail d'investissements délimité qui sont réalistes en fin de compte. L'ensemble des exigences du gouvernement wallon me semble vraiment très exagéré.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55002034C de Mme Buyst et 55002064C de M. De Spiegeleer sont reportées. La question n^o 55002131C de Mme Jadin est transformée en question écrite. La question n^o 55002134C de Mme Soors est reportée.

20 Question de Dieter Vanbesien à François Bellot (Mobilité) sur "Un train direct Haacht-Bruxelles" (55002155C)

20.01 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Une liaison directe entre Haacht et Bruxelles via la ligne Louvain-Haacht-Hofstade-Bruxelles, était proposée aux voyageurs jusqu'en 2014. Elle était assidûment fréquentée par des voyageurs de l'est du Brabant. En juin 2019, la SNCB a présenté un état des lieux de son nouveau plan de transport, dans lequel cette liaison figurait parmi les dix priorités. En décembre, un porte-parole de l'entreprise ferroviaire a néanmoins affirmé qu'en raison d'un manque de

de l'entretien des voies, la liaison ne sera pas mise en service. Les voyageurs de l'est du Brabant ne pourront donc pas profiter de la liaison. Le ministre envisage-t-il des possibilités pour octroyer à l'avenir aux Régions une responsabilisation financière dans l'extension de l'offre ferroviaire, a fortiori si les coûts y afférents ne sont pas couverts?

19.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Op de jongste vergadering van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit heeft de Waalse minister van Mobiliteit mij die eisen van de Waalse regering inzake het NMBS-vervoersplan meegedeeld. Ik heb ze op mijn beurt aan de NMBS bezorgd om ze te laten analyseren. Ik wacht nu op de feedback.

Ik herinner eraan dat het Waals Gewest, net zoals de overige Gewesten, een vertegenwoordiger heeft in de raad van bestuur van de NMBS.

Binnen de huidige wetgeving kan een Gewest de operationalisering van een vervoersaanbod per trein niet financieren.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijn partij is een grote voorstander van inspraak van de Gewesten in het beheer van de NMBS en de planning van de investeringen, maar er zijn natuurlijk ook grenzen aan buitensporige verzoeken. De prioriteiten van het Vlaamse Gewest zijn steeds afgelynde investeringspakketten die toch realistisch zijn. Het eisenpakket van de Waalse regering lijkt mij echt te veel van het goede.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55002034C van mevrouw Buyst en 55002064C van de heer De Spiegeleer worden uitgesteld. Vraag nr. 55002131C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55002134C van mevrouw Soors wordt uitgesteld.

20 Vraag van Dieter Vanbesien aan François Bellot (Mobilité) over "Een rechtstreekse trein Haacht-Brussel" (55002155C)

20.01 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Tot 2014 was er een rechtstreekse verbinding tussen Haacht en Brussel via de lijn Leuven-Haacht-Hofstade-Brussel. Ze werd gretig gebruikt door reizigers uit Oost-Brabant. In juni 2019 presenteerde de NMBS een stand van zaken van het nieuwe vervoersplan, waarin deze verbinding was opgenomen als een van de tien prioriteiten. In december beweerde een woordvoerder van de NMBS echter dat die treinverbinding noch op korte termijn, noch op

capacité à la jonction Nord-Midi, cette liaison ferroviaire ne serait pas rétablie ni à court ni à moyen terme. Qu'en est-il exactement à ce sujet?

20.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB exposera les détails du prochain plan de transport au printemps 2020. En 2014, en raison de la capacité limitée du réseau, la liaison précitée a été supprimée. Si la SNCB a consacré une étude à cette liaison, c'est parce qu'elle privilégie toujours le confort de ses clients et qu'elle mise, là où c'est possible, sur des liaisons directes. Malheureusement, une liaison directe s'est avérée techniquement impossible. Une correspondance rapide est proposée à Louvain et à Malines aux voyageurs qui circulent entre Haacht et Bruxelles.

20.03 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Il est étrange que la SNCB annonce un état des lieux du nouveau plan de transport alors même qu'un porte-parole a déjà fourni une partie des résultats au mois de décembre. J'espère vraiment que la SNCB prendra très au sérieux l'incidence sur les voyageurs. Puisque cette liaison a existé dans le passé, il doit être possible de la recréer.

L'incident est clos.

21 Question de André Flahaut à François Bellot (Mobilité) sur "Les parkings RER inutilisés en Brabant wallon" (55001990C)

21.01 André Flahaut (PS): En Brabant wallon, le RER peine à avancer. Des parkings ont été construits, mais sont sous-occupés. Certes, ce sont des institutions privées qui gèrent ces parkings. Mais n'y a-t-il pas lieu de prendre une initiative en concertation avec les autorités locales et les gestionnaires de parking pour permettre une révision des prix pratiqués et une utilisation optimale de ces places?

21.02 François Bellot, ministre (*en français*): La stratégie parking de la SNCB a démontré son efficacité. Son objectif premier est de garantir un emplacement pour les clients voyageurs. La SNCB conteste que les parkings payants soient délaissés. La gratuité des parkings de gare a démontré ses limites et n'engendre pas de nouveaux clients pour la SNCB. Elle cause en revanche de nombreuses nuisances telles qu'une utilisation par des non-voyageurs et un usage excessif de la voiture.

L'abonné bénéficiera d'un tarif préférentiel et ses frais peuvent être pris en charge par l'employeur et

middellange termijn zal worden hersteld door te weinig capaciteit in de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Wat is hier nu precies van aan?

20.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS zal de details van het komende vervoersplan toelichten in het voorjaar van 2020. In 2014 werd de voornoemde verbinding afgeschaft wegens de beperkte capaciteit van het netwerk. De NMBS geeft steeds prioriteit aan het comfort van haar klanten en zet waar mogelijk in op rechtstreekse verbindingen, vandaar ook de studie van deze verbinding. Deze bleek helaas technisch niet haalbaar. De reizigers tussen Haacht en Brussel kunnen wel vlot overstappen in Leuven en Mechelen.

20.03 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): De NMBS zal vreemd genoeg een stand van zaken van het nieuwe vervoersplan geven, terwijl een woordvoerder in december al een deel van het resultaat kwam meedelen. Ik kan alleen maar hopen dat de NMBS de impact op de reizigers zeer ernstig neemt. De verbinding heeft vroeger bestaan, dat betekent dat men er ook voor kan kiezen om die opnieuw in te voeren.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van André Flahaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De niet-gebruikte GEN-parkings in Waals-Brabant" (55001990C)

21.01 André Flahaut (PS): In Waals-Brabant gaan de GEN-werken maar traag vooruit. Er werden parkings aangelegd, maar die worden onvoldoende gebruikt. Het zijn privébedrijven die deze parkings beheren, maar moet er in overleg met de lokale overheden en de beheerders van de parkings geen initiatief genomen worden om de prijzen te herzien en ervoor te zorgen dat deze parkeerplaatsen optimaal worden gebruikt?

21.02 Minister François Bellot (*Frans*): De parkeerstrategie van de NMBS heeft haar doeltreffendheid bewezen. De voornaamste doelstelling is parkeergarantie te bieden aan treinreizigers. De NMBS betwist dat de betaalparkings ongebruikt zijn. Het gratis parkeren op stationsparkings heeft zijn beperkingen aangetoond en trekt geen nieuwe klanten aan voor de NMBS. Het heeft daarentegen als hinderlijk gevolg dat de parkeerplaatsen door niet-reizigers worden ingenomen en het leidt tot een overmatig gebruik van de auto.

Abonnementhouders genieten een voorkeurtarief en hun kosten kunnen door de werkgever vergoed

déductibles fiscalement. Ces recettes permettent de financer le coût d'exploitation des parkings vélos et des points vélos. La mise en service d'un parking payant se fait en concertation avec les autorités locales afin de mettre en place un plan de mobilité local. Une zone bleue autour du parking de la gare permet d'éviter que les navetteurs envahissent les voiries proches.

En outre la SNCB propose de mettre les infrastructures à disposition, en concertation avec les communes, lors de périodes où le parking est moins utilisé par les clients de la SNCB.

Enfin, la SNCB entend poursuivre la mise en place de sa stratégie parking en vue d'améliorer la qualité d'accueil de ses clients tout en assumant son rôle de promoteur d'une intermodalité raisonnée.

Chaque parking a sa situation spécifique mais des similitudes se dégagent sur base desquelles la SNCB poursuit sa réflexion.

En gare d'Arlon, le parking rendu gratuit a été envahi par les riverains non utilisateurs du train, suite à quoi les navetteurs n'ont plus trouvé d'emplacement, ce qui a obligé à corriger les choses en leur réservant le parking.

Pour les autres endroits, c'est fonction des réalités locales et des négociations avec les communes.

21.03 André Flahaut (PS): Ma suggestion est de reprendre des négociations avec les autorités locales pour arriver à des solutions pragmatiques.

Je poserai une question écrite sur le taux d'occupation de tous les parkings sur les lignes RER. Les parkings réputés complets ne le sont pas toujours en réalité.

Il y a encore le problème des sanitaires dans les gares, qui ne sont pas toujours accessibles, ce qui n'est pas digne d'un service public.

21.04 François Bellot, ministre (en français): La difficulté réside dans le calcul de places de parking en fonction du nombre d'abonnements et de personnes qui disent venir en voiture. Il faudrait développer une application digitale où mentionner quand on n'utilisera pas la place.

Les conditions des toilettes publiques en Belgique sont déplorables. Cela dépasse largement le cadre

worden en zijn fiscaal aftrekbaar. Met de inkomsten kunnen de exploitatiekosten van de fietsenstallingen en fietspunten gefinancierd worden. De ingebruikname van een betaalparking gebeurt in overleg met de lokale overheden, teneinde een lokaal mobiliteitsplan op te stellen. Een blauwe zone rond de stationsparking voorkomt dat reizigers in de straten in de buurt van het station parkeren.

Bovendien stelt de NMBS voor om de infrastructuur in overleg met de gemeenten ter beschikking te stellen in periodes waarin de parking minder gebruikt wordt door treinreizigers.

Ten slotte wil de NMBS haar parkingbeleid verder uitrollen om haar reizigers beter te kunnen ontvangen. Dit past in haar rol als promotor van een doordachte intermodaliteit.

Elke parking is uniek, maar er zijn toch gelijkenissen, op basis waarvan de NMBS haar strategie uittekent.

In het station Aarlen werd de parking plots gratis, waarna die overspoeld werd door buurtbewoners die de trein niet namen. Daardoor hadden de pendelaars geen plaats meer. Die situatie moest dan ook rechtgezet worden: nu is de parking voorbehouden voor pendelaars.

Op andere plaatsen worden er regelingen getroffen volgens de lokale situatie en de onderhandelingen met de gemeenten.

21.03 André Flahaut (PS): Ik stel voor om opnieuw onderhandelingen aan te knopen met de lokale overheden om tot pragmatische oplossingen te komen.

Ik zal een schriftelijke vraag stellen over de bezettingsgraad van alle parkings op de GEN-lijnen. De parkings die zogenoemd overvol zijn, zijn dat in werkelijkheid niet altijd.

Dan is er nog het probleem met het sanitair in de stations, dat niet altijd toegankelijk is. Dat is een overheidsdienst onwaardig.

21.04 Minister François Bellot (Frans): De moeilijkheid schuilt in het berekenen van de parkeerplaatsen op basis van het aantal abonnementen en mensen die zeggen dat ze met de auto komen. Er zou een app moeten worden ontwikkeld waarin mensen kunnen aangeven wanneer ze geen parkeerplaats nodig hebben.

De kwaliteit van de openbare toiletten in België is betreurenswaardig. Dit probleem overstijgt het

de la SNCB. Le vandalisme est aussi un gros problème.

21.05 André Flahaut (PS): Je salue votre recherche des solutions pour les places de parking non occupées.

La destruction d'infrastructures est désolante et dépasse la SNCB. On pourrait s'inspirer des exemples d'autres pays.

L'incident est clos.

22 Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "L'éventuel retour du Thalys wallon" (55002146C)

22.01 Éric Thiébaut (PS): Je me réjouis d'entendre que le nouveau gouvernement wallon plaide enfin pour le retour du Thalys en Wallonie. Le ministre de la Mobilité a déclaré que la liaison entre la Wallonie et Paris était d'une importance stratégique.

Soutenez-vous cet appel? Ce point a-t-il été abordé en Comité exécutif des Ministres de la Mobilité le 17 décembre 2019? Quelles décisions y ont-elles été prises? Au vu du succès mitigé de la ligne classique mise en place en décembre 2018 entre Mons et Paris, comptez-vous enfin mettre toute votre énergie à rétablir le Thalys wallon?

22.02 François Bellot, ministre (en français): Le Thalys wallon a été stoppé pour des raisons techniques. Peu de personnes en bénéficiaient et il était largement déficitaire. Aujourd'hui, le plan de transport de la SNCB répond davantage à la demande des Wallons. On a ajouté, en Wallonie comme en Flandre, plus de 5 % de trains.

Si le Thalys wallon devait être mis en oeuvre avec des subsides de l'État – Thalys évoque un déficit de 7 millions d'euros par an! – ce serait au détriment de l'offre ferroviaire en Wallonie, puisqu'un équilibre préétabli des trains entre la Wallonie et la Flandre est respecté.

Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires estime que cette offre n'est pas nécessaire, comme je l'ai dit lors du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité.

Si le gouvernement wallon souhaite faire un tel

kader van de NMBS. Vandalisme is ook een groot probleem.

21.05 André Flahaut (PS): Ik ben blij dat u naar oplossingen zoekt voor de niet-gebruikte parkeerplaatsen.

De vernietiging van openbare infrastructuur is bijzonder jammer en is inderdaad niet enkel een zaak van de NMBS. We zouden ons kunnen laten inspireren door andere landen.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobilité) over "De eventuele terugkeer van de Waalse Thalys" (55002146C)

22.01 Éric Thiébaut (PS): Het verheugt me dat de nieuwe Waalse regering eindelijk pleit voor de terugkeer van de Thalys naar Wallonië. Volgens de minister van Mobiliteit is de verbinding tussen Wallonië en Parijs van strategisch belang.

Steunt u die oproep? Is dat punt aan bod gekomen op de vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit van 17 december 2019? Welke beslissingen werden er daar genomen? Zult u zich eindelijk ten volle inzetten om de Thalys opnieuw te laten rijden in Wallonië, gezien het matige succes van de klassieke verbinding tussen Bergen en Parijs die in december 2018 ingevoerd werd?

22.02 Minister François Bellot (Frans): De Waalse Thalysverbinding werd om technische redenen stopgezet. Slechts weinig reizigers maakten gebruik van de lijn, die dan ook zwaar verlieslatend was. Het huidige vervoersplan van de NMBS beantwoordt beter aan de vraag van de Walen. In Wallonië hebben we, net als in Vlaanderen, meer dan 5 % treinen toegevoegd.

Als we de Waalse Thalys met overheidssubsidies zouden laten rijden – Thalys maakt gewag van een jaarlijks tekort van 7 miljoen euro! – zou dat ten koste gaan van het spooraanbod in Wallonië. Er wordt immers rekening gehouden met een vooraf bepaald evenwicht in het treinaanbod tussen Vlaanderen en Wallonië.

Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers is van mening dat dit aanbod niet nodig is, zoals ik al zei in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit.

Als de Waalse regering die keuze wil maken, mag

choix, il doit me dire quelle est l'offre qu'il souhaite supprimer en compensation ou quel financement il envisage.

Il est trop tôt pour évaluer l'offre de remplacement, actuellement perturbée par des travaux.

22.03 **Éric Thiébaud** (PS): Ce sont les actionnaires de Thalys, à savoir la SNCB et la SNCF, qui prennent les décisions. Vous avez donc un pouvoir à ce niveau.

22.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Thalys est une société de droit privé, avec deux actionnaires publics. Je n'ai pas la tutelle sur Thalys.

22.05 **Éric Thiébaud** (PS): Mais vous l'avez sur la SNCB et vous pouvez prendre une décision politique.

22.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): Selon les statuts, je ne peux donner d'injonction à Mme Dutordoir quand elle représente la société chez Thalys.

Si on réinstalle le Thalys en Wallonie, la facture sera de 7 millions. Qui va la payer?

22.07 **Éric Thiébaud** (PS): Vous dites que le Thalys a été supprimé pour des raisons techniques et qu'il est impossible de le rétablir pour des raisons économiques. Un des problèmes était que le Thalys wallon partait de Liège en passant par Mons. Le Thalys devrait relier Namur, Charleroi, Mons et Paris. Mons-Paris en 1h15 est une offre imbattable.

Enfin, je dirai que les transports publics n'ont pas à être rentables.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55002167C de Mme Buyst est reportée.

23 **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le préavis de grève des cheminots" (55002176C)**

23.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Voici un mois, une partie du personnel ferroviaire était en grève. Comment le dialogue social se déroule-t-il actuellement à la SNCB?

ze mij vertellen welke dienstverlening ze dan ter compensatie wilt schrappen of hoe ze die keuze wilt financieren.

Het is nog te vroeg om het vervangingsaanbod te evalueren, dat momenteel door werken wordt verstoord.

22.03 **Éric Thiébaud** (PS): Het zijn de aandeelhouders van Thalys, met name de NMBS en de SNCF, die de beslissingen nemen. U hebt dus zeggenschap op dat niveau.

22.04 **Minister François Bellot** (*Frans*): Thalys is een privaatrechtelijke onderneming, met twee overheidsaandeelhouders. Ik heb geen bevoegdheid over Thalys.

22.05 **Éric Thiébaud** (PS): U bent echter wel de voogdijminister van de NMBS en u kunt een politieke beslissing nemen.

22.06 **Minister François Bellot** (*Frans*): Volgens de statuten kan ik geen injunctie geven aan mevrouw Dutordoir wanneer ze de NMBS vertegenwoordigt bij Thalys.

Aan de wederinvoering van de Waalse Thalys hangt een prijskaartje van 7 miljoen euro. Wie zal dat betalen?

22.07 **Éric Thiébaud** (PS): U zegt dat de Waalse Thalys om technische redenen werd afgeschaft en dat het om economische redenen onmogelijk is die verbinding weer in te stellen. Een van de problemen was dat de Waalse Thalys vanuit Luik vertrok en via Bergen reed. De Thalys zou van Namen naar Parijs moeten rijden via Charleroi en Bergen. Bergen-Parijs in een uur en een kwartier, een beter aanbod is er niet.

Last but not least hoeft het openbaar vervoer niet winstgevend te zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002167C van mevrouw Buyst wordt uitgesteld.

23 **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "De stakingsaanzegging van het spoorwegpersoneel" (55002176C)**

23.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Een maand geleden staakte een deel van het spoorwegpersoneel. Hoe verloopt de sociale dialoog bij de NMBS nu?

23.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): D'après HR Rail, le dialogue s'est poursuivi sans interruption avec les organisations syndicales. Des rencontres ont eu lieu régulièrement au cours des semaines et des mois écoulés. J'espère qu'une solution pourra être dégagée.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55002185C de Mme Rohonyi est supprimée.

24 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La fermeture de passages à niveau dans le cadre du projet de tram rapide Spartacus" (55002207C)

24.01 Wouter Raskin (N-VA): Une série de passages à niveau à Bilzen et à Diepenbeek doivent être adaptés afin de permettre le passage du tramway express Spartacus entre Maastricht et Hasselt. À cet effet, un budget de 18,6 millions a été transféré du dossier ferroviaire Zwankendamme vers ce projet.

Le ministre a-t-il connaissance du calendrier des travaux? Le budget sera-t-il suffisant?

24.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le projet Spartacus permettra de supprimer sept passages à niveau à Bilzen et sept à Diepenbeek. Les travaux à Diepenbeek débuteront en janvier 2020, car le permis de bâtir pour cinq des sept passages à niveau arrive à échéance fin janvier. Les travaux à Diepenbeek dureront deux ans et demi.

Pour les passages à niveau à Bilzen, la demande de permis d'environnement est actuellement établie. Le début des travaux, qui dureront trois ans, est prévu après les congés du bâtiment de 2021.

La réorientation du budget a été approuvée par le Conseil des ministres fédéral le 20 décembre 2019. Selon Infrabel, ce budget sera suffisant. Je crois qu'une statue va être érigée à mon effigie dans le Limbourg!

24.03 Wouter Raskin (N-VA): S'il le faut, j'érigerai moi-même cette statue!

L'incident est clos.

25 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 57 Alost-Termonde" (55002259C)

25.01 Tomas Roggeman (N-VA): La

23.02 Minister François Bellot (Nederlands): Volgens HR Rail werd de dialoog met de vakbonden nooit stopgezet. De voorbije maanden en weken zijn er regelmatig ontmoetingen geweest. Ik hoop dat ze een oplossing kunnen vinden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002185C van mevrouw Rohonyi vervalt.

24 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen in het kader van het Spartacus-sneltramproject" (55002207C)

24.01 Wouter Raskin (N-VA): Een reeks overwegen in Bilzen en Diepenbeek moet worden aangepast opdat de Spartacus-sneltram Maastricht-Hasselt er zou kunnen passeren. Hiervoor werd een budget van 18,6 miljoen euro verschoven van het spoordossier Zwankendamme naar dit project.

Heeft de minister zicht op de timing? Zal het budget volstaan?

24.02 Minister François Bellot (Nederlands): Door het project Spartacus zullen zeven overwegen in Bilzen en zeven in Diepenbeek worden afgeschaft. De werken in Diepenbeek zullen starten in januari 2020 omdat de bouwvergunning voor vijf van de zeven overwegen eind januari vervalt. De werken in Diepenbeek zullen 2,5 jaar duren.

Voor de overwegen in Bilzen wordt de omgevingsaanvraag opgemaakt. De start van deze werken, die drie jaar zullen duren, is gepland na het bouwverlof van 2021.

De heroriëntering van het budget werd goedgekeurd door de federale ministerraad op 20 december 2019. Volgens Infrabel zal dat budget volstaan. Ik denk dat ik in Limburg een standbeeld zal krijgen!

24.03 Wouter Raskin (N-VA): Desnoods zet ik dat standbeeld zelf!

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde" (55002259C)

25.01 Tomas Roggeman (N-VA): De

modernisation de la ligne 57 entre Alost et Termonde constitue une priorité pour la Flandre. Un budget d'1 million a été réservé à compter de 2018 pour le plan régional d'aménagement du territoire, le plan et le projet de rapport d'incidences sur l'environnement et le permis d'environnement.

L'étude de faisabilité technique est-elle achevée? L'investissement, combiné à la réouverture de la ligne Puurs-Termonde, est estimé à près de 60 millions. Où en est l'analyse des coûts et avantages sociaux? Quels quais seront ouverts ou rénovés? Va-t-on créer une halte à Gijzegem? Quelles haltes supplémentaires seront aménagées? Qu'advient-il des seize passages à niveau du trajet? Quand cette ligne pourra-t-elle devenir réalité?

25.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel me fait savoir qu'elle va étudier, dans une première phase, l'utilité et la nécessité d'une revalorisation de la ligne 57 Alost-Termonde. Le cahier des charges pour l'étude de faisabilité et l'analyse des coûts et avantages sociaux est en cours d'élaboration. D'autre part, un marché a été attribué pour la réalisation d'une mission de photogrammétrie par drone. En fonction des résultats, les responsables lanceront des études relatives à la faisabilité technique, au choix du tracé et à la définition d'un parcours pour l'obtention des permis. L'aménagement de points d'arrêt supplémentaires et le rehaussement des quais pourront être abordés dans ce cadre.

Infrabel n'a aucunement l'intention de créer de nouveaux passages à niveau. Il conviendra de trouver une solution adéquate.

Le plan stratégique pluriannuel d'investissements ne comprend que le budget nécessaire aux études. Le budget n'a pas encore été adapté.

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ce projet dont on parle depuis dix ans a déjà accumulé énormément de retard. J'espère que les études préliminaires pourront être finalisées à court terme.

L'incident est clos.

26 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les ascenseurs plates-formes" (55002260C)

26.01 Tomas Roggeman (N-VA): En 2017 et 2018, un projet pilote a été mené dans les gares d'Arlon et de Libramont en vue d'améliorer

opwaardering van spoorlijn 57 tussen Aalst en Dendermonde is een prioriteit voor Vlaanderen. Voor de opmaak van het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan), het plan-MER, het project-MER en de omgevingsvergunning werd 1 miljoen euro uitgetrokken met ingang van 2018.

Is de studie over de technische haalbaarheid klaar? De investering, in combinatie met de heropening van de spoorlijn tussen Puurs en Dendermonde, wordt op bijna 60 miljoen euro geraamd. Wat is de stand van zaken van de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Welke perrons zullen er worden geopend of vernieuwd? Komt er een halte in Gijzegem of welke andere bijkomende haltes komen er? Wat gebeurt er met de zestien overwegen op het traject? Wanneer kan die spoorlijn worden gerealiseerd?

25.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel deelt mee dat in een eerste fase het nut en de noodzaak van de opwaardering van spoorlijn 57 tussen Aalst en Dendermonde wordt onderzocht. Het bestek voor de haalbaarheidsstudie en de maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt opgemaakt. Er werd ook een opdracht gegund om een luchtfotogrammetrie per drone uit te voeren. Afhankelijk van de resultaten zullen de verdere studies naar de technische haalbaarheid, de tracékeuze en een vergunningstraject worden opgestart. Ook bijkomende haltes en de verhoging van perrons kunnen in dat kader aan bod komen.

Infrabel heeft geenszins de intentie om nieuwe overwegen te creëren. Er zal naar een gepaste oplossing moeten worden gezocht.

Het strategische meerjareninvesteringsplan omvat enkel budget voor studies. Er waren nog geen budgetherzieningen.

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het project, waarvan al tien jaar sprake is, heeft al heel wat vertraging opgelopen. Ik hoop dat de voorbereidende studies op korte termijn zullen worden afgerond.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Platformliften" (55002260C)

26.01 Tomas Roggeman (N-VA): In 2017 en 2018 vond een proefproject plaats in de stations van Aarlen en Libramont om met platformliften de

l'accessibilité des trains pour les personnes en chaise roulante, et ce, au moyen de plates-formes élévatrices.

toegankelijkheid van treinen voor rolstoelgebruikers te verbeteren. Als de evaluatie goed was, dan zou de NMBS het systeem ook in andere stations gebruiken.

Ce projet pilote a-t-il été évalué positivement? D'autres gares seront-elles également équipées de plates-formes élévatrices?

Was de evaluatie goed? Zullen ook andere stations platformliften krijgen?

26.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'évaluation n'a pas été positive. Les plates-formes élévatrices doivent être maniées par des membres du personnel, ce qui rend cette option insoutenable à moyen ou à long terme. Les installations de ce type ne seront dès lors pas utilisées dans d'autres gares. Le nouveau coordinateur en matière d'accessibilité de la SNCB doit assurer le suivi de ce projet.

26.02 Minister François Bellot (Nederlands): De evaluatie was niet goed. De platformliften vereisten bediening door personeel, zodat het op middellange of lange termijn geen houdbare optie is. Dit type installatie zal dus niet door andere stations worden gebruikt. De nieuwe toegankelijkheidscoördinator van de NMBS moet dit project verder opvolgen.

26.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est regrettable que le dispositif en question ne réponde pas aux attentes. J'espère que le budget qui avait été réservé à son éventuelle extension pourra servir à la recherche de solutions alternatives permettant d'améliorer l'accessibilité des trains pour les personnes en chaise roulante.

26.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is jammer dat het systeem niet voldoet. Ik hoop dat het budget dat was uitgetrokken voor een eventuele uitbreiding van dit systeem, kan dienen voor onderzoek naar alternatieven om de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers te verbeteren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 52 Puurs-Termonde" (55002261C)

27 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde" (55002261C)

27.01 Tomas Roggeman (N-VA): La ligne ferroviaire 52 reliant Puurs à Termonde est une ancienne ligne non électrifiée. Selon le département flamand Mobilité et Travaux publics, une réouverture éventuelle de cette ligne exigerait de nombreuses expropriations. M

27.01 Tomas Roggeman (N-VA): Spoorlijn 52 tussen Puurs en Dendermonde is een oude lijn die niet is geëlektrificeerd. Volgens het Vlaams departement Mobiliteit en Openbare Werken zou een eventuele heropening ervan heel wat onteigeningen vergen.

ais qui serait dans ce cas responsable: le gouvernement flamand ou le gouvernement fédéral? À quelle autorité publique incomberait-il de prévoir le budget à cette fin? À quel stade en est l'étude de ce projet? Des études ont-elles déjà été menées quant à la réouverture de points d'arrêt éventuels ou doivent-elles encore avoir lieu? Que ferait Infrabel des passages à niveau sur le trajet? À partir de quand ce projet pourrait-il être réalisé?

Maar wie zou in dat geval verantwoordelijk zijn: de Vlaamse of de federale regering? Welke overheid zou het budget moeten inplannen? In welk stadium zit de studie van dit project? Zijn er al onderzoeken gebeurd naar de heropening van eventuele haltes of moeten die nog gebeuren? Wat zou Infrabel doen met de overwegen op het traject? Vanaf wanneer kan dit project worden uitgevoerd?

27.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Pour réaffecter la ligne ferroviaire 52 Puurs-Termonde, des expropriations sont nécessaires par l'entremise des commissaires fédéraux responsables des achats. Dans le plan stratégique pluriannuel d'investissements, un budget a uniquement été prévu pour les études. Il va d'abord être examiné s'il est bien utile et nécessaire de

27.02 Minister François Bellot (Nederlands): Als men de spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde in gebruik wil nemen, zijn er onteigeningen nodig via de federale aankoopcommissarissen. In het strategische meerjareninvesteringsplan is enkel een budget ingepland voor de studies. Eerst worden het nut en de noodzaak van de opwaardering van lijn 52 onderzocht. Het bestek voor de haalbaarheidsstudie

réhabiliter la ligne 52. Le cahier des charges pour l'étude de faisabilité et pour l'analyse sociale des coûts et des bénéfices en rapport avec divers projets ferroviaires prioritaires, dont celui-ci, est actuellement constitué à cet effet. Sur la base de ces résultats, les études subséquentes relatives aux choix de tracé et aux autorisations seront entamées, y compris en ce qui concerne les points d'arrêt éventuels et la suppression de passages à niveau. Les budgets n'ont pas encore été revus à ce jour.

L'incident est clos.

28 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le cadre linguistique à la SNCB" (55002262C)

28.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le Conseil d'État a annulé en 1999 l'arrêté royal de 1993 fixant les cadres linguistiques du personnel de la SNCB. Depuis, la SNCB n'a plus de cadres linguistiques. Sur la base de quels critères et selon quelle procédure l'équilibre linguistique est-il garanti lors de recrutements? Sur quel fondement légal cette procédure repose-t-elle? Quelle est la validité juridique des recrutements? Des initiatives ont-elles été prises, ces dernières années, pour mettre fin à l'invalidité des recrutements? Quelles filiales ou coentreprises de la SNCB et d'infrabel sont-elles soumises à la législation linguistique?

Je souhaite recevoir un aperçu du nombre de travailleurs de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail, répartis par rôle linguistique et par rang hiérarchique.

28.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Je fournirai par écrit l'aperçu demandé du nombre de travailleurs de la SNCB.

Bien qu'il n'y ait pas de cadres linguistiques valables, il est effectivement veillé au respect des ratios linguistiques. C'est pourquoi HR Rail ne conteste pas la validité des recrutements.

La SNCB s'attelle, sur la base d'un avis du 22 juin 2004 de la Commission permanente de Contrôle linguistique, à l'élaboration d'une procédure simplifiée pour la fixation des critères linguistiques. Cet avis plaide, pour certaines entreprises publiques économiques, en faveur de l'élaboration d'un règlement linguistique minimum qui soit mieux adapté aux conditions d'exploitation dans lesquelles ces entreprises fonctionnent. Toutes les filiales sont soumises à la législation linguistique.

28.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est inouï que

en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor diverse prioritaire spoorprojecten, waaronder deze, is daarvoor in opmaak. Op basis van die resultaten zullen de verdere studies over de tracékeuzes en de vergunningen worden opgestart, ook inzake eventuele haltes en de afschaffing van overwegen. Er zijn nog geen budgetherzieningen geweest.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het taalkader bij de NMBS" (55002262C)

28.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het KB tot vaststelling van de taalkaders van de NMBS van 1993 werd in 1999 vernietigd door de Raad van State. Sindsdien zijn er geen taalkaders meer. Op basis van welke criteria en volgens welke procedure wordt bij aanwerving het taalevenwicht gegarandeerd? Wat is hiervoor de rechtsgrond? Wat is de rechtsgeldigheid van deze aanwervingen? Werden de voorbije jaren initiatieven genomen om de rechtsongeldigheid weg te werken? Welke dochterbedrijven of joint ventures van de NMBS en Infrabel zijn onderworpen aan de taalwetgeving?

Graag kreeg ik ook een overzicht van het aantal medewerkers van de NMBS, Infrabel en HR Rail, per taalrol en per hiërarchische rang.

28.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het overzicht van het aantal werknemers zal ik schriftelijk bezorgen.

Hoewel er geen geldige taalkaders zijn, wordt er wel degelijk gewaakt over de taalverhoudingen. De geldigheid van de aanwervingen wordt daarom niet betwist door HR Rail.

Op basis van een advies van 22 juni 2004 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht werkt de NMBS aan een vereenvoudigde procedure voor de vaststelling van de taalkaders. Dit advies beveelt voor sommige economische overheidsbedrijven een minimaal taalreglement aan, dat beter is aangepast aan de exploitatievoorwaarden voor deze bedrijven. Alle dochterbedrijven zijn onderworpen aan de taalwetgeving.

28.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is

21 ans après l'annulation de l'arrêté royal par le Conseil d'État, le problème ne soit toujours pas résolu. Un système fonctionnel a sans doute été mis en place, mais il ne possède aucun fondement juridique. Il appartiendra au prochain gouvernement de veiller à ce que la législation linguistique soit de nouveau exécutée comme il se doit.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55002269C de M. Wollants est transformée en question écrite.

29 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55002272C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): La rénovation de la gare de Hasselt était – aux dires du ministre – dans les temps au 1^{er} octobre 2019, mais il semble que la deuxième phase débutera avec un certain retard.

Est-ce exact? Dans l'affirmative, quelle est la raison de ce retard? La date de fin prévue va-t-elle également être reportée?

Les travaux à l'arrière de la gare seraient entre-temps achevés, mais tout n'est apparemment pas encore en ordre. D'ici à quand les usagers pourront-ils utiliser l'ascenseur prévu? L'escalier sera-t-il encore équipé d'un couloir pour vélos?

29.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 20 décembre 2019, le conseil d'administration a signé la lettre d'adjudication du cahier des charges pour les travaux encore à effectuer aux quais.

Les travaux débuteront fin février 2020 et dureront jusqu'à fin 2024: durant cette période, il sera procédé au rehaussement et à la rénovation des quatre quais en îlot et du quai numéro 1, ainsi qu'à l'installation d'ascenseurs et de nouveaux escalators à chaque quai.

Le service ferroviaire demeurera garanti à tout moment et les désagréments éventuels pour les voyageurs seront réduits autant que possible. Les travaux ne concerneront qu'un seul quai en îlot à la fois. Lors de chaque rénovation d'un quai, les voies contiguës seront également totalement rénovées par Infrabel.

Ce n'est qu'après la rénovation de ces voies que les travaux seront déplacés vers l'ensemble suivant.

Chaque quai en îlot, de même que le quai numéro 1, vont être rehaussés de 50 centimètres

ongelooflijk dat er 21 jaar na de vernietiging door de Raad van State nog steeds geen oplossing is. Er is misschien een functioneel systeem gevonden, maar dat heeft geen rechtsgrond. Het is aan de volgende regering om ervoor te zorgen dat de taalwetgeving opnieuw correct wordt uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002269C van de heer Wollants wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

29 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55002272C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): Op 1 oktober 2019 lag de renovatie van het station van Hasselt volgens de minister op schema, maar het lijkt erop dat de tweede fase met vertraging zal starten.

Klopt dit? Indien ja, wat is hiervoor de reden? Zal ook de geplande einddatum verschuiven?

De werkzaamheden aan de achterzijde van het station zouden intussen afgerond zijn, maar toch lijkt nog niet alles in orde. Wanneer mogen de reizigers de geplande lift verwachten? Zal er nog een fietsgootje worden bijgebouwd aan de trap?

29.02 Minister François Bellot (Nederlands): De raad van bestuur heeft de gunningsbrief van het bestek voor de resterende werken aan de perrons op 20 december 2019 ondertekend.

De werken starten eind februari 2020 en zullen tot eind 2024 duren: de vier eilandperrons en perron 1 zullen in die periode worden verhoogd en gerenoveerd, samen met de plaatsing van liften en nieuwe roltrappen aan elk perron.

De treindienst zal steeds gewaarborgd blijven, met zo weinig mogelijk hinder voor de reiziger. Er wordt per keer één perroneiland aangepakt. Telkens wanneer een perroneiland is vernieuwd, worden ook de naastliggende sporen volledig vernieuwd door Infrabel.

Pas dan worden de werken verplaatst naar een volgend perroneiland.

Elk perroneiland en perron 1 zullen worden verhoogd met 50 centimeter zodat de toegang naar

de manière à rendre l'accès aux wagons plus confortable. Les escalators existants seront rénovés et un ascenseur sera installé à chaque quai en îlot, au quai numéro 1 et dans la cage d'ascenseur déjà présente "côté Rumst".

Chaque quai fera l'objet d'une transformation complète. Les auvents existants vont recevoir un nouvel habillage. La traversée souterraine sera également refaite, avec un nouvel éclairage et un nouveau bardage.

L'ascenseur prévu à l'entrée, "côté Rumst", sera installé lors d'une des premières phases, en même temps que l'ascenseur du premier quai en îlot mis en chantier. L'achèvement de ces travaux est prévu pour septembre 2020.

L'installation d'un couloir pour vélos le long de l'escalier, "côté Rumst", a également été prévue dans le cadre des travaux attribués. Dès que l'ascenseur aura été installé, les cyclistes pourront également en faire usage.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55002297C de Mme Van Camp et 55002375C de M. Roggeman sont reportées. La question n^o 55002384C de Mme Jadin est transformée en question écrite. Les questions n^{os} 55002387C de Mme Thémont et 55002393C de M. Thiébaud sont reportées.

30 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "L'enquête sur les convois ferroviaires de juifs durant la Seconde Guerre mondiale" (55002419C)
- Kurt Ravyts à François Bellot (Mobilité) sur "L'étude du rôle de la SNCB dans les convois et déportations de juifs durant la 2e Guerre mondiale" (55002424C)

30.01 Jef Van den Bergh (CD&V): En avril 2019, la Chambre a adopté une proposition de résolution en vue d'examiner le rôle qu'avait joué la SNCB dans les convois et la déportation de Juifs pendant la Seconde Guerre mondiale. Dans cette résolution, la Chambre demandait au gouvernement fédéral de charger la SNCB d'enquêter sur les relations entre la direction de l'époque et l'occupant allemand dans le cadre des départs de convois depuis Malines vers les camps d'extermination. À la suite d'une étude analogue menée aux Pays-Bas, les victimes ont obtenu la possibilité d'introduire une demande d'indemnisation jusqu'en août 2020.

de treinwagons comfortabeler wordt. De bestaande roltrappen worden vernieuwd en op elk perroneiland, perron 1 en in de reeds aanwezige liftkoker – kant Rumst – zal een lift worden geplaatst.

Elk perron krijgt een volledige make-over. De bestaande luifels worden opnieuw bekleed. Ook de onderdoorgang zal worden aangepakt met nieuwe verlichting en gevelbekleding.

De geplande lift aan de ingang, kant Rumst, zal in een van de eerste fasen worden geplaatst, samen met de lift van het eerste perroneiland dat zal worden aangepakt. De afwerking daarvan is gepland voor september 2020.

De plaatsing van het fietsgootje aan de trap, kant Rumst, is ook gepland bij de gegunde werken. Zodra de lift is geplaatst, kan de fietser ook gebruik maken van deze lift.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55002297C van mevrouw Van Camp en 55002375C van de heer Roggeman worden uitgesteld. Vraag nr. 55002384C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 55002387C van mevrouw Thémont en 55002393C van de heer Thiébaud worden uitgesteld.

30 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het onderzoek naar het treintransport van joden tijdens de Tweede Wereldoorlog" (55002419C)
- Kurt Ravyts aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het onderzoek naar de rol van de NMBS bij de treintransporten en deportaties van joden tijdens WOII" (55002424C)

30.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In april 2019 keurde de Kamer een resolutie goed tot onderzoek van de rol die de NMBS heeft gespeeld bij de treintransporten en de deportatie van joden tijdens de Tweede Wereldoorlog. De Kamer verzocht daarin de federale regering om aan de NMBS de opdracht te geven na te gaan hoe de toenmalige directie is omgegaan met de Duitse bezetter in het kader van de konvooien vanuit Mechelen naar de vernietigingskampen. Een gelijkaardig onderzoek in Nederland leidde ertoe dat slachtoffers tot augustus 2020 een aanvraag tot tegemoetkoming kunnen doen.

La SNCB a-t-elle déjà confié cette étude à une équipe d'experts indépendante? Quelle est la suite du calendrier?

30.02 Kurt Ravyts (VB): Aux Pays-Bas, 5 800 (proches de) victimes des convois de la Seconde Guerre mondiale ont introduit une demande. En avril 2019, le ministre a lui-même déclaré qu'il souhaitait charger le Sénat de cette enquête après les élections. Où en est-on?

30.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Après l'adoption par la Chambre de la proposition de résolution sur le rôle joué par la SNCB durant la Deuxième Guerre mondiale, j'ai demandé au président du Sénat de l'époque, M. Brotchi, si son assemblée pouvait commander l'étude en question. Après la composition de la nouvelle assemblée, j'ai réitéré la demande auprès de la présidente actuelle, Mme Laruelle qui y a répondu positivement. Nous examinons pour l'heure les modalités d'exécution de l'étude et à qui la confier. À cet égard, le Centre d'Études et de Documentation Guerre et Sociétés contemporaines (CegeSoma) me paraît être une option judicieuse. Mes services prêteront en tout cas leur concours actif à la réalisation de l'étude.

L'incident est clos.

31 Question de Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire dans le port d'Anvers" (55002420C)

31.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La Havenbedrijf Antwerpen, Railport Antwerpen et Infrabel ont récemment conclu un accord de collaboration visant à faire doubler le volume des transports ferroviaires de conteneurs maritimes d'ici 2030. Les responsables examineront la question de savoir si un modèle distinct est envisageable pour la gestion du réseau de voies ferrées desservant les installations portuaires. La flexibilité que pourrait apporter cette solution est une nécessité pour les entreprises portuaires.

Comment Infrabel et le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) ont-ils été impliqués dans cette étude? Quelles pistes de réflexion sont examinées et quelle est la position du ministre? Dans quel délai cette étude sera-t-elle achevée?

31.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): En tant que cosignataire, Infrabel est activement impliqué dans la réalisation de cette étude. Le SSICF a quant à lui été consulté de façon

Heeft de NMBS deze studieopdracht al toevertrouwd aan een onafhankelijk onderzoeksteam? Wat is de verdere timing?

30.02 Kurt Ravyts (VB): In Nederland dienden 5.800 slachtoffers en nabestaanden van de transporten tijdens de Tweede Wereldoorlog een aanvraag in. In april 2019 verklaarde de minister nog dat hij na de verkiezingen de Senaat met het onderzoek zou willen belasten. Wat is de stand van zaken?

30.03 Minister François Bellot (Nederlands): Nadat de Kamer de resolutie over de rol van de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog had goedgekeurd, heb ik toenmalig Senaatsvoorzitter de heer Brotchi gevraagd of de Senaat die studie kon laten uitvoeren. Na de samenstelling van de nieuwe Senaat heb ik dat opnieuw gevraagd aan huidige voorzitter mevrouw Laruelle, die positief heeft gereageerd op mijn vraag. Momenteel wordt bekeken hoe en wie de studie zal uitvoeren. Het Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij (CegeSoma) is daarbij een goede optie. Mijn diensten zullen alleszins actief hieraan meewerken.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het treinverkeer in de Antwerpse haven" (55002420C)

31.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het Havenbedrijf Antwerpen, Railport Antwerpen en Infrabel sloten onlangs een samenwerkingsakkoord met de stevige ambitie om het spoorvervoer van zeecontainers tegen 2030 te verdubbelen. Er zal worden nagegaan of een apart beheersmodel voor het spoor in de haven mogelijk is, met als doel de broodnodige flexibiliteit te realiseren.

Hoe zijn Infrabel en de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) bij de studie betrokken? Welke denksporen worden er onderzocht en wat is het standpunt van de minister? Wat is het tijdspad voor de studie?

31.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel is als medeondertekenaar actief bij de studie betrokken is. De DVIS werd informeel geconsulteerd.

informelle.

Toutes les options sont encore envisageables. Ainsi, les auteurs de l'étude examineront les solutions appliquées dans d'autres ports, telles que la gestion des infrastructures ferroviaires portuaires comme une installation de service au sens de la directive européenne 2012/34/UE. Par ailleurs, la gestion par un autre gestionnaire d'infrastructure ou par une filiale d'Infrabel dans laquelle le port détiendrait une participation constitue également une piste de réflexion. L'étude est en cours et aucun délai spécifique n'a été défini. J'attends de disposer des résultats et je ne désire pas encore m'exprimer sur l'opportunité d'un modèle de gestion séparée.

Il est en tout cas positif que le port d'Anvers et Infrabel réfléchissent ensemble au *modal shift* de la route vers le rail afin de rentabiliser au maximum les investissements ferroviaires au sein et autour du port.

31.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je suis d'accord avec cette remarque finale. C'est un élément essentiel pour la mobilité au cœur et aux abords d'Anvers.

Quel est l'échéancier de l'étude?

31.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je ne peux répondre à cette question.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n°55002427C de M. Troosters est reportée.

32 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le départ du CEO d'Infrabel" (55002442C)
- Jef Van den Bergh à François Bellot (Mobilité) sur "Le départ de Luc Lallemand" (55002468C)

32.01 Tomas Roggeman (N-VA): Au début du mois, nous avons appris que le CEO d'Infrabel, M. Lallemand, était proposé comme nouveau PDG de la SNCF.

Le contrat de nomination de M. Lallemand en qualité de CEO contenait-il une clause de non-concurrence? Quelles sont, conformément à ce contrat, les modalités de préavis? Le préavis a-t-il déjà été donné? M. Lallemand est-il en fin de contrat? À combien se monte une éventuelle indemnité de préavis?

Alle denksproen zijn nog open. Zo zal worden bestudeerd wat in andere havens wordt toegepast, zoals het beheer van de havenspoorinfrastructuur als een dienstvoorziening onder Europese richtlijn 2012/34/EU. Daarnaast wordt het beheer door een alternatieve infrastructuurbeheerder of door een filiaal van Infrabel, waarin de haven participeert, bestudeerd. De studie loopt nog en er is geen concreet tijdspad. Ik wacht de resultaten af en spreek me vooralsnog niet uit over de opportuniteit van een apart beheersmodel.

Het is alvast positief dat de haven van Antwerpen en Infrabel samen nadenken over de modal shift van de weg naar het spoor, om de spoorinvesteringen in en rond de haven maximaal te laten renderen.

31.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me aan bij die afsluitende opmerking. Een en ander is essentieel voor de mobiliteit in en rond Antwerpen.

Wat is de timing voor de studie?

31.04 Minister François Bellot (Nederlands): Daarop moet ik het antwoord schuldig blijven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002427C van de heer Troosters wordtgesteld.

32 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het vertrek van de CEO van Infrabel" (55002442C)
- Jef Van den Bergh aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het vertrek van Luc Lallemand" (55002468C)

32.01 Tomas Roggeman (N-VA): Eerder deze maand vernamen wij dat de CEO van Infrabel, de heer Lallemand, wordt voorgedragen als nieuwe topman van de SNCF.

Was er in de overeenkomst met de heer Lallemand tot aanstelling als CEO een concurrentiebeding opgenomen? Wat zijn volgens de overeenkomst de opzegmodaliteiten? Is de opzegging reeds gebeurd? Is de heer Lallemand einde contract? Hoeveel bedraagt een eventuele opzegvergoeding?

Le ministre a indiqué qu'il rechercherait au plus vite un remplaçant. Il appartient au conseil d'administration de proposer un candidat et au gouvernement de procéder à sa nomination. Un gouvernement d'affaires courantes est-il habilité à cet effet? Dans quel délai la nouvelle nomination doit-elle intervenir? Quels sont les principaux critères utilisés dans le cadre de la procédure de sélection? Le plafond salarial constitue-t-il un obstacle? Y aura-t-il des conséquences sur les décisions stratégiques et de fond en matière de réorganisation et de concertation sociale?

32.02 Jef Van den Bergh (CD&V): *Comment et quand le gouvernement ont-ils été avertis du départ de M. Lallemand? Comment le gouvernement va-t-il régler sa succession? Un gouvernement d'affaires courantes est-il habilité à nommer un nouveau CEO? Va-t-on faire appel à un chasseur de têtes? Quel est le calendrier prévu? Le nouveau CEO sera-t-il un francophone, étant donné que le président du conseil d'administration est néerlandophone?*

32.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le gouvernement français et M. Lallemand m'ont communiqué cette nouvelle début janvier. Nous n'avons pas encore reçu de lettre de démission informelle de l'intéressé. Un certain nombre de conditions doivent encore être remplies dans le cadre de sa procédure de nomination. Il n'y a pas d'indemnité de préavis à payer. M. Lallemand est en fin de contrat chez Infrabel depuis le 12 novembre. Comme le prévoit son contrat, sa nomination avait été prolongée tacitement.

Le contrat prévoit une prorogation tacite de ce genre lorsqu'il est impératif de garantir la continuité. Ladite prorogation est régie par les mêmes conditions que celles du contrat qui arrive à échéance.

La procédure de désignation d'un chasseur de têtes a été lancée entre-temps et, dès qu'elle aura abouti, le profil idéal du CEO sera établi. Le chasseur de têtes disposera ensuite d'un petit mois pour chercher des candidats. Il importe, en attendant, d'éviter qu'Infrabel soit privée de CEO.

Il ne sera pas dérogé au plafond de rémunérations tel que fixé en 2013. J'ai déjà fait part de mon opinion à ce sujet en séance plénière.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55002690C, 55002691C et 55002692C de M. Van den Bergh

De minister liet weten om zo snel mogelijk een vervanger te zullen zoeken. De raad van bestuur moet een kandidaat voordragen en de regering moet die dan benoemen. Is een regering in lopende zaken daarvoor bevoegd? Wat is de termijn van de nieuwe aanstelling? Wat zijn de voornaamste vereisten voor de selectieprocedure? Vormt het loonplafond een hinderpaal? Zijn er gevolgen voor de inhoudelijke en strategische beslissingen over de reorganisatie en voor het sociaal overleg?

32.02 Jef Van den Bergh (CD&V): *Hoe en wanneer werd de regering op de hoogte gebracht van het vertrek van de heer Lallemand? Hoe zal de regering zijn opvolging aanpakken? Kan een regering in lopende zaken een nieuwe CEO benoemen? Zal een headhunter aangesteld worden? Wat is de timing? Zal de nieuwe CEO een Franstalige worden, aangezien de voorzitter van de raad van bestuur Nederlandstalig is?*

32.03 Minister François Bellot (Nederlands): Begin januari werd ik door de Franse regering en door de heer Lallemand ter zake geïnformeerd. Wij ontvingen alsnog geen informeel ontslag. Een aantal vereisten in zijn aanstellingsprocedure moet nog vervuld worden. Er moet geen opzegvergoeding betaald worden. Sinds 12 november is de heer Lallemand einde contract bij Infrabel. Zijn aanstelling werd, zoals bepaald in zijn contract, stilzwijgend verlengd.

Een dergelijke stilzwijgende verlening is contractueel bepaald voor situaties waarin de continuïteit absoluut gegarandeerd moet blijven. Die verlenging gebeurt onder dezelfde voorwaarden als het aflopend contract.

Ondertussen loopt de procedure om een headhunter aan te duiden en zodra dat gebeurd is, zal het profiel van de ideale CEO worden bepaald. Daarna krijgt de headhunter een kleine maand om kandidaten te zoeken. Intussen moet worden vermeden dat Infrabel zonder CEO valt.

Het salarisplafond, zoals vastgelegd in 2013, zal gerespecteerd worden. Ik heb daarover op 9 januari in de plenaire vergadering al mijn mening gegeven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55002690C, 55002691C en 55002692C van de heer Van den Bergh worden

sont transformées en questions écrites.

omgezet in schriftelijke vragen.

*La réunion publique de commission est levée à
17 h 48.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 17.48 uur.*