

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 23 OCTOBRE 2019

WOENSDAG 23 OKTOBER 2019

Namiddag

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst. La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par Mme Kim Buyst.

De **voorzitter**: Collega's, met een beetje vertraging starten wij de vergadering. Ik heet iedereen welkom in de commissie voor Mobiliteit.

La question n° 55000474C de M. Éric Thiébaud est transformée en question écrite.

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

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

**01.01** **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'été dernier, les journalistes du quotidien *De Tijd* ont pu prendre connaissance d'un rapport d'audit rédigé par deux firmes suédoises. Cet audit avait été réalisé à la demande d'Infrabel. Ce rapport conclut que nos chemins de fer sont, dans l'ensemble, en bon état, mais qu'Infrabel n'est pas suffisamment financée pour maintenir à niveau nos infrastructures ferroviaires. Le déficit atteindra 1,38 milliard d'euros à l'horizon 2032.

Selon cet audit indépendant, Infrabel aurait besoin de 82 millions d'euros supplémentaires pour maintenir en état nos infrastructures ferroviaires. Et on ne parle pas ici de les développer. Le sous-financement actuel force Infrabel à partir en quête d'économies peut-être en cessant l'exploitation de quelques lignes de train. Concrètement, Infrabel souhaite supprimer treize lignes dont douze se trouvent en Wallonie et cinq à Charleroi. Les communes de Vielsalm et Herzele et la ville de Charleroi ont toutes voté une motion à l'unanimité pour le maintien de leurs lignes de chemins de fer. La population et l'industrie locales dépendent en effet fortement de ces lignes ferroviaires. La suppression de ces treize lignes ou leur division par deux affectera concrètement 684 trains de passagers et 103 trains de marchandises par jour.

Monsieur le ministre, les chiffres que nous avons lus dans la presse sont-ils exacts, soit le sous-financement d'Infrabel à hauteur de 1,38 milliard d'euros à l'horizon 2032 qui l'empêche de maintenir en l'état notre réseau ferroviaire?

Sans moyens supplémentaires, les travaux pour la deuxième liaison avec le port d'Anvers sont sur la sellette. Pouvez-vous encore nous garantir aujourd'hui la création de cette ligne?

Si Infrabel ne dispose pas des budgets nécessaires, l'électrification prévue des lignes Gand-Eeklo, De Pinte-Renaix et Melle-Gramont ne pourra pas se faire. Ces travaux seront-ils bien réalisés?

Vous avez déjà annoncé qu'aucune ligne de train ne pourrait être fermée. Mais comment Infrabel va-t-elle entretenir ces infrastructures si elle ne dispose pas des budgets suffisants? La sécurité des voyageurs n'est-elle pas menacée?

Les auditeurs indépendants mettent en avant une clé de répartition 52/48 qui leur semblerait plus juste que

la répartition 60/40 appliquée actuellement. Ne serait-il dès lors pas préférable de passer à une clé de répartition 52/48?

Enfin, comment les conditions de travail au sein d'Infrabel évolueront-elles étant donné le sous-financement de cette entreprise?

**01.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, il n'y a pas de polémique car il n'y a pas de volonté de fermer de ligne. Cela a toujours été clairement exprimé.

J'ai déjà répondu à ce genre de question en octobre et au cours des cinq dernières années, la SNCB et Infrabel ont reçu 13,7 milliards d'euros de dotation, auxquels il faut ajouter le milliard, dit vertueux, d'investissement complémentaire. Ceci porte le montant des investissements à plus de 10 milliards pour les années 2014 à 2020.

Pour pouvoir concrétiser les travaux correspondant au milliard complémentaire, j'ai voulu associer les Régions au processus. Nous avons eu plusieurs réunions et nous avons formalisé un accord de coopération, qui est passé devant le Parlement fédéral en février 2019 et qui a été approuvé à la quasi-unanimité. Cet accord indique en son article 3 que d'ici 2031, c'est-à-dire jusqu'à la fin de sa période de mise en application, aucune ligne ferroviaire ne peut être fermée.

Il y a une dizaine d'années, l'Université de Lausanne avait déjà été consultée par Infrabel et avait dit que pour pouvoir maintenir le réseau ferroviaire belge à niveau, il fallait 60 millions d'euros par an. L'expert constate qu'il faut des moyens pour entretenir le réseau. Cela ne pose pas de problème sachant que le futur gouvernement va définir les dotations annuelles indispensables tant pour le fonctionnement que pour la mise en oeuvre de l'accord de coopération qui a été validé en février 2019. Il n'y a donc ni polémique ni contradiction.

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

Il appartiendra au prochain gouvernement, aux négociateurs, de tenir compte des recommandations et des demandes des uns et des autres par rapport à cette question des entretiens et de maintien de capacité. Nous l'avons fait au cours de la période écoulée. En mars 2017, le gouvernement a bien indiqué à Infrabel et à la SNCB que les moyens mis à disposition avaient comme contrepartie qu'ils ne devaient plus mettre d'ART (avis de ralentissement temporaire). Pour la période future, il faudra tenir compte de l'accord de coopération et de la conclusion des études commanditées par Infrabel.

En ce qui concerne la clé de répartition 60-40, elle a été coulée la première fois dans un texte officiel dans l'accord de coopération de 2002-2003, lorsqu'il s'est agi de convenir de la manière dont on exécutait le RER, pour une période de 12 ans. Cette période de 12 ans est arrivée à expiration en 2014 et le gouvernement à l'époque a reconfirmé la clé 60-40 pour l'avenir. J'ai bien entendu lu les experts, selon lesquels ce serait mieux 52-48 ou d'autres règles. Il appartiendra aussi aux Régions et au fédéral à discuter de ce point.

Il faut savoir que l'accord de coopération de février revoit aussi, non pas la clé 60-40, mais la manière dont elle est appliquée et calculée. Du rapport de la Cour des comptes sur l'exécution du RER, il est apparu qu'une des causes, parmi d'autres, du ralentissement des travaux du RER, était l'application sur une base annuelle de la règle 60-40, parce qu'une année, on faisait plus de travaux en Flandre et on devait ralentir les travaux pour que la Wallonie rattrape, et inversement. Il y a eu un jeu de vases communicants. Maintenant, dans le fameux milliard complémentaire, les travaux inclus prévoient que la clé a une base pluriannuelle pour ces investissements exceptionnels.

Voilà ce que je pouvais vous indiquer. C'est un des points qui peuvent être abordés lors de la discussion autour de la constitution du prochain gouvernement. Mais j'ai bien compris, à la fin du gouvernement qui était en place en 2014, qu'il était difficile de revoir cette règle, chaque Région prétextant qu'elle leur était défavorable. Le point d'équilibre est donc resté à 60-40.

**01.03 Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous nous dites que l'accord 60-40 a été reconduit en 2014 mais vous ne précisez pas le nombre d'années.

**01.04 François Bellot**, ministre: Un terme n'a pas été précisé. Il a été dit qu'on poursuivait avec cette

clé 60-40 dans le cadre de contacts qui avaient été pris par le premier ministre et le ministre de la Mobilité de l'époque avec les gouvernements des entités fédérées.

Une discussion a eu lieu mais elle a été vite terminée, chacune des Régions prétextant que la clé lui était défavorable. Les experts sont partis de la répartition technique. Mais, vous l'aurez compris, dans un État fédéral, il n'y a pas que l'aspect technique qui compte. Il y a aussi l'aspect de la coopération. Il faut rechercher les équilibres sociopolitiques. Voilà pourquoi la clé 60-40 a été confirmée. À l'époque, j'étais parlementaire. Vous pouvez retrouver les discussions qui ont été clôturées assez rapidement à l'époque.

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

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

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

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

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

**02.01** **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Madame la présidente, monsieur le ministre, au printemps 2019, un accord interprofessionnel (AIP) était conclu. Il prévoyait notamment une augmentation des salaires de 1,1 % pour les années 2019 et 2020, en complément de l'indexation automatique, des augmentations barémiques et celles liées à l'ancienneté. La norme salariale est donc de 1,1 %.

Dans tous les secteurs, des négociations ont eu lieu sur la base de cette norme. Ainsi, dans le secteur de la distribution, les travailleurs vont voir augmenter leur salaire de 1,1 % conformément à la norme salariale. Mais cela ne concerne pas que le privé. Depuis le 27 avril 2015, la loi sur la norme salariale est également d'application aux entreprises économiques publiques visées à l'article 1, alinéa 4 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dont la SNCB et Infrabel font partie.

Dans ces entreprises, un protocole d'accord social est en cours de négociation sous la direction de HR Rail. Les négociations portent non seulement sur les salaires mais également sur les conditions de travail. Les déclarations dans la presse ont montré qu'il y avait des tensions entre organisations syndicales et employeurs.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Où en sont les négociations sociales aujourd'hui?

Les cheminots, c'est-à-dire la SNCB, Infrabel et HR Rail, pourront-ils aussi bénéficier de la hausse salariale prévue par la norme salariale?

**02.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, HR Rail m'informe que les négociations sur le futur protocole d'accord social sont effectivement en cours. Elles portent notamment sur les salaires, les conditions de travail mais aussi le bien-être au travail et la politique sociale.

Selon HR Rail, il est prévu de poursuivre les travaux durant les prochaines semaines.

N'étant pas à la table des négociations, je ne sais pas à propos de quelle norme salariale ils discutent, ni à propos de quelle autre règle. Il s'agit en effet d'une prérogative de HR Rail dans le cadre de l'établissement du nouvel accord social. Toutefois, j'ose espérer qu'autour de la table, tous les acteurs sont à la recherche d'une solution équilibrée souhaitée par chacun.

J'appelle de tous mes vœux la concrétisation d'un accord social dans les prochaines semaines.

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

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**03.01** **Hugues Bayet** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je voudrais revenir sur vos réponses à notre collègue Roberto D'Amico, avec qui je prends le train depuis Charleroi pour venir dans ce beau Parlement. Je suis rassuré de vous entendre dire qu'il n'y aura pas de fermeture de lignes. Par contre, je ne comprends pas pourquoi une entreprise dont vous avez la tutelle, Infrabel en l'occurrence, diffuse des informations pareilles.

Je viens de Charleroi, la plus grande ville de Wallonie. Et que propose Infrabel? Sur les quatorze lignes visées, plus d'un tiers se situent dans la région de Charleroi, et ce seraient celles-là qui seraient supprimées. Et ce ne sont pas les moindres!

La ligne 130C relie Charleroi à Châtelet, qui sont les deux plus grandes villes de l'arrondissement – on parle de 250 000 habitants. La ligne 140, qui relie Charleroi à Fleurus, récemment inaugurée par vous-même, doit servir de future liaison pour l'aéroport de Charleroi, comme vous l'avez annoncé fin de l'année 2017. Votre entreprise annonce maintenant que cette ligne va être fermée, et j'ai du mal à le comprendre. La ligne 124, qui relie Charleroi à Luttre, est empruntée notamment par des navetteurs se rendant quotidiennement à Bruxelles. Et les lignes 130A Charleroi-Erquelines et 132 Charleroi-Couvin sont les seuls liens entre la partie urbaine et la partie rurale de la région.

Nous savons tous qu'il faut faire quelque chose pour le climat, renforcer nos transports en commun, et notamment le train, pour permettre aux citoyens de venir travailler, d'aller à l'école, etc. Ici, votre entreprise publique autonome dit totalement l'inverse. Nous pouvons nous demander si quelqu'un y réfléchit à la mobilité dans la région de Charleroi. Si ces cinq lignes sont supprimées, de nombreux citoyens, qu'ils soient travailleurs, pensionnés ou étudiants, vont devoir soit s'acheter une voiture, soit trouver d'autres modes de déplacement. Je ne suis pas sûr que cela aidera la mobilité, ou la planète.

Monsieur le ministre, pourquoi Infrabel choisit-elle d'aller systématiquement contre vous et ses précédents ministres de tutelle? Mon collègue Paul Magnette a vécu la même situation que vous par le passé.

Pouvez-vous nous confirmer que ces lignes ne seront pas fermées et que le destin de la gare de Fleurus est toujours bien de devenir le point d'accès pour l'aéroport de Charleroi? Qu'en est-il des délais de réalisation?

La SNCB a organisé, fin juin 2019, une consultation des usagers de la ligne 130A Charleroi-Erquelines. Il en ressort que les horaires ne sont pas du tout adaptés, ni le nombre de trains et, surtout, l'accès aux quais est pointé comme problématique. Peut-on espérer une avancée pour remédier à ces problèmes?

Qu'en est-il de la gare de Châtelet où le hall est fermé depuis plusieurs années et dont l'état de délabrement est inquiétant?

**03.02** **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, monsieur Bayet, loin de moi la volonté de fermer des lignes, puisqu'à l'issue du plan d'investissement que j'ai défendu devant le gouvernement, la Belgique comptera 100 kilomètres de voies ferroviaires supplémentaires. Aujourd'hui, à la différence de législatures précédentes, quatre gares ont été ajoutées au cours des cinq dernières années. Bientôt, il y en aura une de plus à Anderlecht.

Ces faits traduisent ma volonté et celle du gouvernement de redéployer le transport ferroviaire. Si je prends la région de Charleroi, je dois rappeler que nous avons pris d'importantes décisions, ainsi qu'en témoigne le projet "AnGeLiC" (Anvers-Gand-Liège-Charleroi). De même, nous avons opté pour un investissement de 19 millions d'euros dans la gare de Charleroi pour servir l'intérêt des voyageurs. Nous avons lancé le billet intégré. Ces différentes mesures bénéficient tant à la ville qu'à la zone rurale. Demain, je vais me rendre sur le chantier situé entre Namur et Charleroi, où est en train d'être intégralement renouvelée une voie reliant Mariembourg et Couvin. Cela vous montre qu'aucune région n'est oubliée. Bien entendu, les miracles ne se font pas en un jour.

En ce qui concerne le document d'Infrabel, dès l'instant où le gouvernement a indiqué sa volonté de ne fermer aucune ligne, Infrabel a sollicité une étude auprès d'experts indépendants afin de fixer les montants nécessaires pour l'entretien et le maintien de capacités. C'est ce document de travail qui a fait l'objet d'une fuite. C'est ce document qui permet à la société de planifier ses travaux et d'élaborer son plan d'investissement pour la période suivante.

Voilà le cadre général dans lequel nous travaillons. Pour mettre un terme à des rumeurs qui sont trop souvent colportées, qui proviennent d'années antérieures, je vous invite à retenir ces 100 kilomètres de voies supplémentaires ainsi que l'installation de bientôt cinq gares.

J'en viens aux travaux qui concernent la desserte de l'aéroport de Charleroi. On observe que 20 à 25 % des gens qui prennent l'avion à Bruxelles utilisent le train, car septante-six gares sont connectées directement à l'aéroport. L'objectif est de faire de même avec celui de Charleroi. À cette fin, nous avons cherché plusieurs solutions.

*Président: Jean-Marc Delizée.*

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.*

Il y avait notamment la possibilité de rouvrir une gare à Ransart. La solution qui a été retenue, c'est à partir de la gare de Fleurus. Au sujet du destin de cette desserte de l'aéroport de Charleroi via la gare de Fleurus, les évolutions futures de l'offre sur la ligne 140, dont ladite desserte, sont intégrées dans les études menées dans le cadre de l'élaboration des prochains plans de transport qui entreront en application en décembre 2020. Cela a par ailleurs été expliqué lors du *roadshow* de la SNCB organisé en province du Hainaut, le 28 juin dernier. Ces développements d'offre sont liés au planning des travaux de la gare multimodale de Fleurus et, bien entendu, de l'offre TEC qui devra suivre la même cadence. Un autre combat devra être mené localement: c'est le TEC. Je ne suis pas rassuré mais ce n'est plus de mon ressort.

Dans l'état actuel du dossier, il s'agit de 2022 sous réserve de l'obtention du permis d'urbanisme. Je laisse à chacun sa responsabilité. Je ne suis pas là pour régler des problèmes commerciaux ou locaux. Je suis là pour organiser de la mobilité. Je rends chacun attentif sur sa part de responsabilité à assumer quand on vient avec de nouveaux projets. En outre, je peux vous assurer que la SNCB n'a actuellement aucune raison objective de réduire ni a fortiori de supprimer l'offre sur la ligne 140, que du contraire!

À propos des études relatives à l'offre de trains sur la ligne 131, la SNCB prend en compte et analyse attentivement toutes les remarques et suggestions qui lui ont été soumises. Elle présentera le résultat de ses études au printemps 2020 lors des *roadshows* sur son nouveau plan de transport 2020-2023.

Enfin, concernant votre question relative à la gare de Châtelet construite en 1911, la gare dispose d'espaces qui ne correspondent plus à l'exploitation ferroviaire d'aujourd'hui. Par souci d'efficacité, il a donc été décidé de dédier certaines zones à l'accueil des clients SNCB. Les autres parties du bâtiment sont malheureusement inutilisées. En 2011, la SNCB a aménagé un nouveau guichet et une salle d'attente accueillante plus proche du parking, et un système de caméras de sécurité a été installé. L'investissement global s'élevait à 200 000 euros.

La seconde phase indispensable pour le maintien du bâtiment était le renouvellement de la toiture et de la marquise. Ces travaux ont été réalisés en 2017 pour un montant de près de 600 000 euros. Le renouvellement de la gare n'est envisageable qu'en lien avec une réflexion globale sur le quartier de la gare, l'objectif étant de le rendre plus attrayant avec une sécurité accrue au vu du vandalisme ambiant très embêtant et perturbant pour les gestionnaires.

De nombreuses rencontres ont déjà été organisées avec les responsables locaux, mais elles n'ont pas permis de dégager des perspectives à court terme.

**03.03 Hugues Bayet (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je me réjouis de votre volonté politique de continuer à défendre le rail et la mobilité. J'espère qu'il en sera toujours de même dans le prochain gouvernement, que le MR soit ou pas dans la majorité.

Par contre, je reste quand même dubitatif sur ces documents qui sortent, qui ne sont que des documents techniques. Je ne vous ai pas demandé combien cette étude avait coûté. Mais on peut se demander pourquoi nous avons dépensé autant pour une analyse qui, en gros, nous dit qu'on peut casser la moitié de

la mobilité à Charleroi, et les gens se débrouilleront. C'est quand même un peu court!

C'est une chose d'analyser les coûts de rénovation. Il aurait été préférable d'intégrer cette réflexion dans un plan global de mobilité. Je pense que vous devriez poser la question à la SNCB.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**04.01 Mélissa Hanus (PS):** Monsieur le ministre, comme vous le savez, à l'heure où l'on appelle nos concitoyens à faire des efforts du point de vue de la mobilité – notamment en favorisant l'utilisation des transports ferroviaires –, pour le climat et la préservation de l'environnement, un nouveau coup dur est tombé récemment pour le rail en province de Luxembourg. En effet, l'annonce de la SNCB de réduire, dès le 5 août 2019, les heures d'ouverture des guichets de six de nos gares (Gouvy, Libramont, Marbehan, Marloie, Virton et Bertrix) sonne une fois de plus le glas de notre service public.

Le 2 octobre 2017, la SNCB avait déjà adapté les horaires d'ouverture de 33 gares belges, diminuant ainsi l'emploi au sein du personnel et la présence en gare, avec pour conséquence la limitation des accès aux salles d'attente chauffées ou encore à des sanitaires, dans certains cas. Sur les 26 gares que compte notre province de Luxembourg, dont sept seulement disposent encore d'un guichet, six se verront donc bien contraintes de restreindre considérablement leurs horaires d'ouverture, voire de ne plus assumer de permanences le dimanche, pourtant jour de fortes fréquentations par les étudiants notamment.

Monsieur le ministre, des emplois sont-ils concrètement menacés dans le secteur du rail en province de Luxembourg? Doit-on craindre pour la fermeture complète de guichets ou de gares à l'avenir? Quid du moratoire que vous aviez décrété sur les fermetures jusqu'en 2020? À quel service pour le citoyen faut-il s'attendre après 2020?

Avez-vous prévu un moyen humain pour aiguiller et conseiller les usagers du rail en gare lors d'éventuels retards, modifications ou suppressions de trains? S'il échet, entendez-vous généraliser aux gares luxembourgeoises le nouveau concept d'accueil, d'information, de conseil et de vente que la SNCB a récemment inauguré en gare de Namur via ses guichets nouvelle génération? Comment vous y prendrez-vous? Dans quels délais? Enfin, comment la SNCB compte-t-elle attirer une nouvelle clientèle en réduisant les services offerts aux voyageurs?

**04.02 François Bellot, ministre:** Chère collègue, la SNCB n'est pas en train de réduire son offre de trains ni ses services envers ses clients. Au contraire, elle ne cesse de transporter toujours plus de voyageurs dans ses trains. Son offre a encore été augmentée de 5 % lors de la mise en œuvre du dernier plan de transport. En effet, en 2017, nous avons connu une augmentation de 3,4 % de voyageurs, en 2018 de 3,7 % et depuis le début de l'année, nous dépassons les 4 % malgré des adaptations aux guichets.

Comme elle l'a expliqué aux bourgmestres concernés, la SNCB insiste sur le fait que sa décision d'adapter les heures d'ouverture de certains guichets était une décision rationnelle car il est un fait que sept billets de trains sur dix sont achetés via des canaux digitaux et que dans certaines gares, le nombre de clients s'adressant au guichet est devenu marginal.

Une gare qui a été une des premières à réduire l'ouverture des guichets est celle de ma commune. Il faut savoir se faire violence. J'ai l'occasion de passer souvent dans la gare et je n'ai jamais constaté le moindre souci. Durant un dimanche après-midi, le guichetier vendait en moyenne deux tickets dans une gare où passent plusieurs centaines de personnes par jour. La question est de savoir si c'est bien là qu'il convient de maintenir du personnel. Je répète qu'il ne s'agit pas de fermetures de gares ni de guichets. Il s'agit d'adapter les horaires.

Par ailleurs, je tiens à rappeler que le moratoire sur la fermeture des guichets est toujours en place jusque 2020. Après, il reviendra au prochain gouvernement de décider, via le contrat de gestion.

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

J'en viens à vos questions relatives au concept de guichet de nouvelle génération à Namur. La SNCB y a inauguré un nouvel espace d'information et de vente qui propose à sa clientèle des guichets décroissés, modernes, clairs et didactiques, ayant pour objectif d'encore mieux servir ses clients. Ce nouveau concept a été très bien accueilli par les clients: les retours et les commentaires sont très positifs. Il s'agissait d'un projet pilote. Il sera amené à être étendu. Ces nouveaux guichets sont ouverts et privilégient le contact personnel et humain, avec une évolution du rôle du guichetier vers celui de guide de mobilité. Les membres du personnel iront à la rencontre des voyageurs au sein de ce nouvel espace. Ceux-ci recevront des conseils et des informations sur mesure concernant leur voyage en train. Les collaborateurs de la SNCB voient ainsi leur rôle de service au client se renforcer.

Ces guichets nouvelle génération cadrent avec la volonté de la SNCB d'offrir un accueil convivial dans des gares fonctionnelles, en partant prioritairement de besoins et attentes des voyageurs. Au cours des prochaines années, ce nouveau concept sera mis en œuvre dans une vingtaine d'autres grandes gares. Namur a eu la primeur.

**04.03** **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre je vous remercie pour ces précisions et pour les détails de votre réponse. Il reste selon moi une question à laquelle vous n'avez pas répondu. Il s'agit de l'accès à ces gares en dehors des heures d'ouverture pour les personnes qui n'auraient pas la digitalisation dans leur culture ou leur éducation. Je pense notamment aux personnes âgées. J'attire votre attention sur ce point pour l'avenir.

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

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

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

**05.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, het station Gent-Sint-Pieters is al verschillende keren het voorwerp geweest van vragen in deze commissie. De renovatie ervan is dan ook een project dat teruggaat tot 2004. Als het meezit, zal het project volgens de planning – er zijn al wat vertragingen geweest – eindelijk klaar zijn in 2027. Men zal er dan 23 jaar over gedaan hebben.

U kent de historie. In 2010 werd begonnen aan de eerste fase van de werken, voor de sporen 8 tot en met 12. Die fase werd afgerond in 2017. In 2015 zou worden gestart met de tweede fase, voor de sporen 7 tot en met 1, met de bedoeling het volledige project af te ronden in 2020. De offerte voor die tweede fase bleek echter te duur, waardoor een nieuwe overheidsopdracht werd uitgeschreven en kostbare tijd verloren is gegaan.

De NMBS was van plan de overkapping van de eerste sporen weg te laten, als een besparingsmaatregel, maar daar werd zeer terecht tegen geprotesteerd door de stad Gent. De burgemeester van Gent heeft in de gemeenteraad van september laten weten dat door de NMBS een traject wordt uitgezet met de ambitie om tegen eind dit jaar tot een nieuw ontwerp voor een volwaardige overkapping te komen, wat op zich een goede zaak is. De nieuwe plannen worden binnen het beschikbare budget verder geoptimaliseerd, zo klinkt het bij de NMBS. Volgend jaar zou de nieuwe aanvraag ingediend moeten worden. De deadline voor de volledige renovatie ligt op dit moment, luidens de NMBS, in 2027. In maart werd in het Parlement nog beslist om het Rekenhof een audit te laten opstarten rond het project Gent-Sint-Pieters.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen.

U liet eerder in deze commissie weten dat er 85 miljoen euro was begroot voor de eerste fase van de werken, inclusief de uitrusting. Kunt u ondertussen een definitieve kostprijs geven voor fase 1 van de werken? Zijn die binnen het geraamde budget gebleven?

Wat was de kostprijs van de oorspronkelijke offerte voor fase 2, die werd afgekeurd?

Wat is het beschikbare budget voor fase 2 van de werken?

Kunt u bevestigen dat de streefdatum voor de renovatie van Gent-Sint-Pieters 2027 blijft?

Kunt u een gedetailleerde timing geven van de verschillende stappen die nog moeten worden ondernomen voor fase 2 van het project?

Wanneer verwacht u de resultaten van de audit van het Rekenhof?

**05.02** Minister **François Bellot**: Collega, over budget- en projectkosten communiceert de NMBS liever niet, gelet op het onderzoek bij het Rekenhof, dat nog loopt. Nadat dit onderzoek afgerond is en het verslag doorgezonden is naar deze commissie kunnen vragen daarover opnieuw aan bod komen.

Mits de vergunning tijdig verkregen wordt, blijft het de bedoeling de opdracht in 2020 te gunnen, zodat de ondernemer de werken zo snel mogelijk kan opstarten. De streefdatum voor het einde van de werken aan het station is eind 2027, onder voorbehoud van mogelijke obstakels als juridische procedures en onvoorziene omstandigheden.

**05.03** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit kort antwoord.

Ik heb er alle begrip voor dat een aantal elementen dat het voorwerp uitmaakt van een onderzoek door het Rekenhof op dit moment nog niet kan worden besproken.

Het is goed dat u, zij het onder voorbehoud, de streefdatum van 2027 bevestigt. Dat is natuurlijk ver in de toekomst, en onvoorziene omstandigheden kunnen zich altijd voordoen, zeker bij dit project, zoals het verleden al heeft uitgewezen. Ik ben er dus niet zo gerust op.

Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag of u een indicatie kunt geven wanneer het rapport van het Rekenhof klaar zal zijn, zodat wij dat kunnen bespreken?

**05.04** Minister **François Bellot**: Ik weet het niet. Ik heb die vraag aan mijn medewerkster gesteld, maar wij hebben geen datum.

De **voorzitter**: Zij kan die informatie opzoeken en dan kunt u die informatie later aan ons geven?

**05.05** Minister **François Bellot**: U kunt die informatie opvragen bij de voorzitter van het Rekenhof.

De **voorzitter**: Oké, wij kunnen die vraag stellen via het secretariaat.

**05.06** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Ik zal het op die manier doen.

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

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

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

**06.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, gokken wordt steeds meer een probleem in onze samenleving. Ik ga daar niet dieper op in, want dat is eerder een discussie voor een andere commissie.

Wel is het zo dat de Hoge Gezondheidsraad geadviseerd heeft om maatregelen te nemen die de aantrekkingskracht van gokken verlagen, bijvoorbeeld het verbieden van reclame. Op dat punt zijn er al maatregelen genomen, bijvoorbeeld met het KB van 25 oktober 2018 dat intussen in werking is getreden. Dat KB verbiedt gokreclame tijdens live sportwedstrijden en bepaalde tv-programma's die zich richten op jongeren.

Voor onze fractie gaat dat echter niet ver genoeg. Ondertussen gaan bepaalde gokbedrijven al verder dan



wat hen wettelijk wordt opgelegd. Zo heeft bijvoorbeeld de sectororganisatie BAGO besloten om geen reclame meer te maken op radio, tv en in gedrukte media vanaf 1 januari 2020. Dat is natuurlijk een goede zaak.

Mijnheer de minister, u bent bevoegd voor de NMBS die eigenlijk een enorm reclameplatform heeft met de borden die opgesteld staan in de 50 belangrijkste stations. Wekelijks kunnen daarmee 7,1 miljoen pendelaars en consumenten worden bereikt. Via de dochteronderneming Publifer worden deze reclamepanelen ook effectief verhuurd.

Wij lezen heel specifiek op de website van de NMBS dat zij dit als een reclametool beschouwt waarmee ook jongeren bereikt worden. Ik citeer: "De memorisatiegraad van deze netwerken is onklopbaar en bovendien bereiken ze erg goed jongeren, de actieve bevolking en de hogere klassen". Ook de gokbedrijven weten dat want we zien gokreclame hangen in de verschillende treinstations van de NMBS.

De MIVB heeft gelukkig al het goede voorbeeld gegeven. Zij heeft beslist om nergens nog reclame te maken voor gokbedrijven, niet op het rollend materieel noch in haar stations. Het standpunt van onze fractie is dat de NMBS dat voorbeeld zou moeten volgen.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over het verbieden van gokreclame in treinstations?

Zal de NMBS maatregelen nemen aangezien een aantal gokbedrijven zichzelf al strengere regels oplegt dan de huidige wettelijke beperkingen?

Is de NMBS bereid een beleid rond maatschappelijk verantwoord adverteren op te zetten en een ethisch charter op te maken zoals de MIVB dat doet?

Hoeveel omzet genereert de NMBS jaarlijks via gokreclame? Wat is het aandeel van de reclame voor gokbedrijven in de reclame-inkomsten van de treinstations?

**06.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Vandenbroucke, de NMBS laat mij weten dat Publifer de regels volgt die haar worden opgelegd.

Bij elke nieuwe aanvraag wordt het product dat wordt aangeboden onderzocht. Wanneer het om gokreclame gaat, worden de legale vermeldingen, zoals "Play safe" en "21+", aangebracht.

Ik herhaal dat Publifer, die een concessieovereenkomst tot en met 31 december 2021 heeft, lid is van de Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame. Door lid van de JEP te worden, verklaart het bedrijf akkoord te gaan met de uitspraken van de JEP en dat het bedrijf ze zal respecteren.

De NMBS herhaalt dat ze wel degelijk de nodige maatregelen treft om publiciteitscampagnes te controleren. Sommige campagnes zijn enkel na 18.00 uur toegelaten.

De boodschappen die de NMBS op haar domein niet toelaat, zijn politieke boodschappen, reclame die in strijd is met de goede zeden, religieuze boodschappen, producten die ten opzichte van de NMBS concurrentieel zijn en campagnes die schade aan het imago van de NMBS kunnen toebrengen.

De voorbije jaren werden jaarlijks een tiental campagnes geweigerd, zoals bijvoorbeeld de campagne van een gokbedrijf die een afbeelding van een vrouw in bikini gebruikte en van een vervoerplatform dat op het ogenblik van de aanvraag geen duidelijk wettelijk kader had.

De NMBS neemt, ten slotte, akte van het feit dat de publieke reclameregies RMB en VAR de goksector blijven aanvaarden.

Ik zie dan ook geen reden om de gokreclame te verbieden. Indien wij gokreclame willen verbieden, moet dat verbod ruimer worden bekeken dan enkel bij de NMBS.

Aangezien Publifer een naamloze vennootschap van privaatrecht is die op een erg concurrentiële markt actief is, is het volgens Publifer niet opportuun over haar inkomsten te communiceren. Die info kan voor andere spelers op de reclamemarkt immers van groot nut zijn.

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

Ik betreur dat u zegt dat er geen reden is om gokreclame in treinstations te verbieden of als dat zou moeten gebeuren, dat dit dan breder moet worden bekeken.

Ik wil u erop wijzen dat er wel degelijk al initiatieven zijn genomen. Ik verwijs naar het koninklijk besluit over het beperken van gokreclame op televisie en naar de MIVB, die gokreclame op haar bussen en trams en in de metro- en busstations voortaan weigert.

Bekijk het advies van de Hoge Gezondheidsraad. Gokreclame heeft een grote impact en verleidt effectief meer en meer mensen om te gokken, wat kan leiden tot grote problemen, in het bijzonder bij jonge mensen. Aangezien jonge mensen tot de belangrijkste klanten van de NMBS behoren, wil ik u oproepen om uw mening daarover te herzien, om u te informeren over de negatieve impact van gokreclame en om uw verantwoordelijkheid te nemen en aan de NMBS te vragen om onmiddellijk te stoppen met het aanvaarden van gokreclame in de treinstations, niettegenstaande dat deze voor inkomsten kan zorgen.

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

**07** **Samengevoegde vragen van**

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

**07** **Questions jointes de**

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

**07.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, op 18 september schreef mijn stadsgenoot Kurt Vanhauwaert een opiniestuk in een Vlaamse krant waarin hij uitlegt wat zijn ervaringen als rolstoelgebruiker zijn, in het bijzonder als treinreiziger.

Hij klaagt aan dat de rolstoeltoegankelijkheid van de treinen en stations in België veel te wensen overlaat en de cijfers geven hem daarin ook gelijk. Slechts 132 van de 554 stations zijn toegankelijk, wat wil zeggen dat een rolstoelgebruiker er mits assistentie van de NMBS de trein kan nemen. Het streefdoel van de NMBS is om jaarlijks 10 stations toegankelijk te maken, waarmee we in 2030 nog niet aan de helft van toegankelijke stations zullen komen. Ik vergelijk dat met de ambitie in Nederland, waar in 2025 99 % van alle stations toegankelijk zullen zijn.

Ik stel u daarover graag de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is de totale kostprijs, als die al ooit berekend is, van het rolstoeltoegankelijk maken van alle treinstellen en stations in België?

Hoeveel middelen worden voor de komende jaren uitgetrokken door de NMBS voor het toegankelijk maken van treinen en stations?

In bemande stations is personeel beschikbaar om rolstoelgebruikers in en uit de trein te helpen. Voor onbemane stations zijn de mobiele teams in het leven geroepen. Kunt u een overzicht geven van het aantal VTE's binnen de mobiele teams en het aantal onbemane stations?

Klopt het dat de bestelde nieuwe M7-treinstellen niet over een verlaagde vloer zullen beschikken zoals de Desirotoestellen, waardoor het in- en uitstappen voor rolstoelgebruikers moeilijk zal verlopen, of worden hiervoor andere oplossingen voorzien?

**07.02 Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de toegankelijkheid van de stations is dramatisch voor mensen met een beperking. Slechts één op de vier stations is toegankelijk voor mensen met een beperking. Tien à vijftien stations komen er per jaar bij, waardoor er nog veertig jaar nodig zal zijn om alle stations toegankelijk te maken voor alle reizigers. Ook de meeste treinen zijn nog niet uitgerust om mensen met een beperkte mobiliteit te vervoeren, laat staan om hen de kans te geven om zelfstandig gebruik te maken van de trein.

Daarnaast is het voor mensen met een beperkte mobiliteit nodig om te reserveren. In 41 stations kan dat drie uur op voorhand, in 132 stations moet dat 24 uur op voorhand gebeuren, in de overige stations is het helemaal niet mogelijk om met een rolstoel op te stappen. Het openbaar treinvervoer biedt voor hen geen enkele flexibiliteit en indien een trein geannuleerd wordt, door externe problemen of een fout bij de NMBS, moeten zij meestal ellenlang wachten om een alternatief aangeboden te krijgen.

Ik heb daarover een aantal vragen, mijnheer de minister.

Deelt u de mening dat de trein niet toegankelijk genoeg is voor mensen met een beperking?

Welke stappen onderneemt u om stations en treinen zo snel als mogelijk toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers? Wanneer verwacht u dat die reizigers weer zonder problemen kunnen gebruikmaken van de trein? Welke stations zullen tegen 2020 assistentieverlening kunnen aanbieden?

Vindt u dat wij mensen met een beperkte mobiliteit de nodige middelen moeten aanreiken zodat zij de kans krijgen om zelfstandig de trein te nemen? Welke concrete stappen zet u daarvoor?

Wordt in het aankoopbeleid van treinen voldoende aandacht besteed aan de toegang voor minder mobiele mensen? Zullen nieuwe treinstellen, zoals de Desiro's, op zo'n manier uitgerust zijn dat personen met beperkte mobiliteit zelfstandig kunnen opstappen, zonder te moeten gebruikmaken van assistentiepersoneel?

Op welke wijze is de reisinformatie betreffende de toegankelijkheid van treinen voor rolstoelgebruikers geregeld? Is het voor rolstoelgebruikers duidelijk waar de plaatsen en toiletten voor rolstoelgebruikers zijn?

**07.03 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, steeds meer mensen met een beperking laten van zich horen. De schrijvende getuigenis van Kurt Vanhauwaert en Dorien Meulenijzer in *De Zevende Dag* maakte veel los bij de mensen. Ik dank u nogmaals voor uw antwoord, in de vorige commissievergadering, op mijn vraag over de toegankelijkheid van de treinen, maar mijn ongerustheid hebt u niet helemaal kunnen wegnemen.

Ik had het in mijn vorige vraag ook over de reserveringstermijnen, maar op dat onderwerp bent u toen niet verder ingegaan. Tot nu toe moeten reizigers met beperkte mobiliteit hun treinrit reserveren. Voor mensen met een beperking is het echter niet altijd in te schatten wanneer bijvoorbeeld een vergadering voor hun werk precies gedaan zal zijn.

Blijkbaar is het nog absurder bij vertragingen, afschaffingen of wanneer men een aansluiting mist. Men kan namelijk enkel ondersteuning krijgen in die bepaalde trein die men reserveerde, niet in een trein die toevallig sneller komt dan die waarvoor men reserveerde, niet in de trein na de afgeschafte trein en niet in een latere trein die men moet nemen omdat men een aansluiting niet haalde. Eigenlijk zegt de NMBS op die manier tegen de mensen met een beperking dat zij hun plan moeten trekken.

Ik heb voor u de volgende vragen.

Welke maatregelen zijn nodig om in de grote stations de reserveringsplicht af te schaffen?

Hoeveel reizigersklachten ontving de NMBS over de reserveringsplicht? Wat is de aard van de klachten?

Wat vindt u van de absurde situatie dat mensen met een beperkte mobiliteit geen volgende trein kunnen nemen wanneer hun gereserveerde trein geannuleerd of gemist werd?

Tot slot, welke maatregelen kan de NMBS volgens u nemen om deze situatie aan te pakken?

**07.04** Minister **François Bellot**: Beste collega's, de NMBS spreekt met klem tegen dat zij tegen haar reizigers met beperkte mobiliteit "trek uw plan" zou zeggen. Om u een idee te geven hoe haar dienstverlening praktisch functioneert, nodig ik u uit het antwoord na te lezen dat ik gaf op de schriftelijke vraag nr. 3006 van collega Van den Bergh.

De NMBS nodigt u uit eens kennis te komen maken met haar B4U-team. Dat kreeg bijna vijftigduizend vragen om assistentie in 2018.

De NMBS beschikt over voldoende personeel om deze aanvragen te behandelen. Het is dan ook uitzonderlijk dat er geen oplossingen worden gevonden. Dit betekent dat de klant met beperkte mobiliteit bijna altijd zal kunnen reizen met de trein.

Wat het aantal klachten betreft dat de NMBS heeft ontvangen in verband met de vereiste dat deze reizigers moeten reserveren, biedt de indeling van de statistische gegevens van de NMBS jammer genoeg niet de mogelijkheid om zulke gerichte gegevens te genereren.

Op dit moment is ongeveer een derde van de stations uitgerust met hoge perrons. Enkel en alleen het op 75 centimeter brengen van alle perrons veronderstelt investeringskosten van minstens 640 miljoen euro, waarvan ongeveer 50 % ten laste van de NMBS en 50 % ten laste van Infrabel.

Daarnaast moet in vele gevallen voorzien worden in de bouw van hellingen of liften, waardoor de totale kosten voor het integraal toegankelijk maken van alle stations meer dan 1 miljard euro zou bedragen.

De NMBS werkt op dit moment aan een oplossing zodat klanten met een beperkte mobiliteit meer info over de indeling van haar treinen kunnen krijgen.

De NMBS investeerde in de voorbije drie jaren gemiddeld 124 miljoen euro per jaar in haar stations, waarvan 24 miljoen euro in het vernieuwen en toegankelijker maken van de perroninfrastructuur.

De NMBS wil extra middelen inzetten om de integrale toegankelijkheid van de stations te verbeteren, met als doelstelling om tegen 2030 over integraal toegankelijke stations te beschikken voor minstens 85 % van de opstappende reizigers. Dit komt overeen met 246 van de 554 stations die er vandaag zijn. Dit betekent belangrijke, bijkomende investeringen die onderhandeld dienen te worden in het kader van het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2020-2030.

Elke M7 krijgt een multifunctioneel rijtuig met voldoende comfortabele plaatsen voor rolstoelgebruikers en met een aangepast toilet. Voor de instaphoogte van de M7 moest bij de aankoop rekening worden gehouden met drie verschillende perronhoogtes in België – 28, 55 en 75 centimeter. Het multifunctionele rijtuig zal daarom een verlaagde deur hebben met een opstaphoogte van 72 centimeter. De reiziger zal die deur zelf kunnen openen. In combinatie met een hellend vlak in het rijtuig zal dit de hoogte herleiden tot 62 centimeter. Dit is een compromis tussen 55 en 75 centimeter, zijnde de perronhoogtes van meer dan de helft van alle perrons.

Wat rolstoeltoegankelijkheid van treinen betreft, herhaal ik dat assistentie voor reizigers in een rolstoel nodig zal blijven. Naast het hoogteverschil moet ook de horizontale opening tussen het perron en de trein veilig overbrugd worden.

**07.05** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt om te duiden welke inspanningen er al geleverd zijn en om mee te delen dat de ambitie bestaat om meer te doen, wat op zich een goede zaak is. Een en ander valt echter onder het voorbehoud van een geslaagde onderhandeling over het meerjareninvesteringsplan voor de NMBS. In de afgelopen jaren hebben wij gemerkt hoe problematisch het kan zijn om een investeringsplan op te stellen met een lange tijdshorizon en met voldoende ambitie. De voorgaande regering is daarin alvast niet geslaagd. Laten wij hopen dat een volgende regering het wel kan.

Ik kan alleen maar oproepen om onverdroten verder te gaan in het toegankelijk maken van onze stations en onze treinstellen. Het openbaar vervoer is namelijk van iedereen, wij betalen daar allen belastingen voor, dus ook mensen met een beperking. Het openbaar vervoer moet dan ook voor iedereen toegankelijk zijn.

**07.06** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij te

vernemen dat de ambitie bestaat om de toegankelijkheid te verbeteren. Naar mijn mening moet dit heel kort opgevolgd worden. Als voorbeeld vernoem ik het station Antwerpen-Berchem, dat momenteel nog steeds niet toegankelijk is voor rolstoelgebruikers, die daardoor genoodzaakt zijn door te reizen naar station Antwerpen-Centraal, waar de overstaptijd korter is en waardoor rolstoelgebruikers heel vaak hun aansluiting missen en lang moeten wachten. Dat een station als Antwerpen-Berchem nog steeds niet rolstoeltoegankelijk is, is eigenlijk onaanvaardbaar. Daar moet werk van gemaakt worden. Veertig jaar wachten is onaanvaardbaar. Ook mensen met een beperking zouden zonder hindernissen moeten kunnen gebruikmaken van ons openbaar vervoer.

**07.07 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb uw antwoord goed beluisterd, maar ik blijf mij afvragen waarom wij het mensen met een beperking zo moeilijk maken. Dikwijls kunnen mensen met een beperking niet het dichtstbijzijnde station gebruiken, aangezien slechts één op vier stations toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Daarnaast moeten mensen met een beperking in veel gevallen 24 uur op voorhand weten welke trein zij willen nemen. Indien zij die trein missen door een vertraging of een ander probleem, dan zitten ze vast, aangezien de reservering geldt voor die welbepaalde trein, maar niet voor een latere trein. Anno 2019 kan het toch niet dat een samenleving op die manier met haar burgers omgaat? Daarom vraagt de Groenfractie aan de volgende regering om versneld te investeren in het toegankelijk maken van treinen en stations voor mensen met een beperking.

Ik begrijp dat een reservering op dit moment nodig is; u deelde ons mee dat er 50.000 van dergelijke aanvragen zijn. Ik stel voor om de absurditeiten eruit te halen door ervoor te zorgen dat een aangevraagde reservering geldt voor een treintraject en niet voor een bepaalde trein.

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

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

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

**08.01 Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, il nous revient que le lundi 2 septembre 2019, deux anciennes automotrices hors service ont pris feu vers 19 h 30 sur une voie de garage de la gare de Schaerbeek Formation. Si le train n'était plus alimenté en courant et allait être détruit, des craintes demeurent quant à la présence éventuelle d'amiante et de chrome 6.

Le jeudi 5 septembre, une réunion extraordinaire du Comité de prévention et de protection au travail (CPPT) a eu lieu, à la demande des représentants des travailleurs. Il était en effet primordial de s'assurer de l'absence de substances nocives, étant donné l'impact que peut avoir sur la santé des travailleurs l'inhalation d'amiante et de chrome 6.

Le mercredi 11 septembre, du fait du flou persistant quant à la présence ou non d'amiante, les représentants des travailleurs ont adressé une lettre à la présidence du CPPT, faisant état des différents points qui demeurent sans réponse et extrêmement préoccupants.

À ce jour, aucune réponse n'a été apportée à cette lettre et l'absence d'amiante n'est toujours pas avérée. C'est pour le moins affligeant et inquiétant pour la santé des travailleurs de la SNCB.

Dès lors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes.

Avez-vous été informé d'une éventuelle présence d'amiante et de chrome 6 dans les automotrices qui ont brûlé à Schaerbeek le 2 septembre au soir?

Votre cabinet a-t-il connaissance de l'inventaire amiante de cette vieille motrice. Dans l'affirmative, pourrait-il communiquer le contenu?

Où en est le suivi de ce dossier par la SNCB?

**08.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB réalise un programme de suivi préventif concernant la présence d'amiante à bord de son matériel roulant. Elle dispose d'inventaires

amiante et effectue régulièrement des contrôles préventifs concernant la présence éventuelle de fibres dans l'air.

Jusqu'à présent, les rapports des analyses réalisées n'ont pas démontré la présence de fibres libérées.

En ce qui concerne la sécurité de son personnel qui travaille en atelier sur ces trains, dès qu'il s'agit de travaux à risque, toutes les mesures de protection nécessaires sont prises, notamment port de masque et de vêtements spécialisés et utilisation d'aspirateurs à filtre absolu qui permettent d'assurer un travail en toute sécurité et d'éviter toute dispersion.

En ce qui concerne spécifiquement l'atelier de Schaerbeek, il possède bien un inventaire et un programme de gestion "amiante bâtiments". Ces derniers sont gérés localement par l'atelier.

En ce qui concerne l'incendie de deux automotrices, aussi bien la SNCB que les services de secours ont effectué ou ont fait effectuer des mesures pour détecter la présence de fibres d'amiante dégagées lors du sinistre. Les premiers résultats connus en date du 9 septembre 2019 ont démontré l'absence de ces fibres. Il est important de faire remarquer qu'aussi bien pendant, qu'après le sinistre, aucun membre du personnel de la SNCB ou aucun tiers n'a été exposé au risque d'amiante sur place.

**08.03** **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et les précisions apportées.

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

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

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

**09.01** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, momenteel is er aan het station van Diest een parking van de NMBS voor 600 voertuigen, terwijl in de praktijk op piekdagen wel voor 1.400 auto's naar een plaats wordt gezocht in de omgeving. Zeshonderd parkingplaatsen zijn dus te weinig als er voor wel 1.400 wagens een plaats wordt gezocht. Het resultaat is dat automobilisten parkeren waar mogelijk. Soms is dat ongeoorloofd, maar wordt het door de stad Diest oogluikend toegestaan. Soms is dat echter op plaatsen waar het niet altijd even veilig is. De NMBS heeft beslist om vanaf januari 2020 het parkeren op haar parking betalend te maken. De stad Diest vreest nu dat nog meer automobilisten ongeoorloofd zullen parkeren.

Er is ook goed nieuws. Eind vorig jaar werd er een akkoord gesloten tussen de NMBS, De Lijn, de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Diest voor de bouw van een nieuwe, bovengrondse parkeergarage die plaats zou bieden aan 1.260 voertuigen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouw van de nieuwe parkeergarage inzake tijdsplan, budgetten, plannen en vergunningen?

Ten tweede, wat betreft de capaciteit van het gebouw. Er blijkt nu een behoefte van 1.400 parkeerplaatsen op piekdagen. Een garage bouwen voor 1.260 wagens is een stap in de goede richting, maar het zal nog steeds te weinig zijn. Kunnen de plannen eventueel nog worden aangepast, om de capaciteit te verhogen?

Ten slotte, de stad Diest is niet echt gelukkig met de plannen om het parkeren betalend te maken. Zal de NMBS dat eventueel heroverwegen en in gesprek gaan met de stad Diest om de plannen voor betaald parkeren eventueel te herzien?

**09.02** **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega, de NMBS zou van plan zijn om de parking van het station van Diest betalend te maken in het najaar van 2020. Volgens de NMBS zoeken zij momenteel, samen met de stad Diest, naar een correcte financiële verdeelsleutel. De NMBS streeft ernaar om door de plaatsing van een toegangscontrolesysteem een gegarandeerde parkeerplaats aan te bieden aan de abonnementshouders. Volgens de NMBS zorgt gratis parkeren immers snel voor een tekort aan beschikbare plaatsen voor onze reizigers. De NMBS zal ook zorgen voor een nieuwe fietsenstalling met

600 plaatsen, om meer reizigers te overtuigen van een modal shift.

De NMBS wil de fietsenparking toegankelijk maken voor de MOBIB-kaart en wil in de tarieven een onderscheid maken tussen treinreizigers en niet-treinreizigers.

Het project van een parking voor 900 plaatsen is niet opgenomen in het meerjareninvesteringsplan 2018-2022, dat tot en met 2020 goedgekeurd is door de huidige regering.

De vastlegging van de investeringsmiddelen voor de periode na 2020 wordt een belangrijke opgave voor de volgende regering.

**09.03** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij te horen dat er gesprekken worden gevoerd met de stad Diest over het systeem van het betalend parkeren.

U hebt het over 900 plaatsen, maar dat zijn dus niet de 1.260 plaatsen waarover ik werd geïnformeerd. De capaciteit gaat er dus op achteruit.

Voor de bouw van het parkeergebouw is er dus nog geen garantie. Dit zal voor de volgende beleidsploeg zijn. Er kan dus ook nog geen timing worden meegedeeld.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**10.01** **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le ferroutage (transport de camion et de son chauffeur par rail) n'existe pas en Belgique. Considéré à l'échelle de l'Europe, ce service reste marginal et est essentiellement utilisé dans les cas où la route est difficilement praticable, pour traverser de grands obstacles naturels par exemple. Pourtant, la quatrième ligne de ferroutage a été inaugurée le 6 novembre 2018, en France, à Calais – une ligne de 1 100 km. Le gouvernement français entend relancer ce mode de transport de marchandises afin de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>.

Monsieur le ministre, l'urgence de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre nous invite à proposer des alternatives au transport par la route. Avez-vous déjà réfléchi à la mise en place d'un service de ferroutage sur le rail belge? Si oui, quels investissements et quel budget cela nécessiterait-il? Avez-vous connaissance d'un projet transfrontalier ou européen à ce sujet? Le ferroutage est-il, selon vous, une solution d'avenir pour le transport de marchandises?

**10.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, le concept de ferroutage, ou de route roulante, repose en effet sur le transport de camions complets, c'est-à-dire le tracteur, avec ou sans son conducteur, et sa semi-remorque, par chemin de fer. Les liaisons existantes traversent les Alpes en Suisse et en Autriche, ou parcourent de longues distances comme la traversée du nord au sud de la France. Ces modèles sont très largement subventionnés et répondent à un besoin particulier. Le ferroutage transalpin est ainsi fortement lié aux contraintes imposées au trafic de camions.

Si le ferroutage semble à première vue attractif dans le cadre d'une politique de transfert modal, il convient de prendre en compte le modèle économique lié à ce type de transport. Le ferroutage n'a pas de pertinence économique sur de courtes distances. Le conducteur est censé prendre sa pause durant le trajet par rail, qui nécessite plusieurs heures de transfert. Les coûts d'infrastructure et d'exploitation sont très importants.

Les terminaux doivent être conçus pour transborder horizontalement les semi-remorques sur des wagons spéciaux. L'investissement nécessaire à l'équipement d'un maillage de terminaux en Belgique n'a pas été chiffré mais resterait très onéreux au vu des exemples étrangers.

La demande de transport de marchandises en Belgique s'effectue principalement à courte distance et consiste essentiellement dans des volumes de transport intermodal conteneurisé, grâce à l'attractivité des

ports maritimes belges.

Mon administration n'a pas connaissance d'une position de l'UPTF sur cette question. Le choix de la plupart des opérateurs de transport en Europe va vers le conteneur plutôt que le ferroutage.

**10.03** **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je sais qu'en Belgique, les distances sont courtes, mais nous devons néanmoins tout mettre en œuvre pour que tous les transports de marchandises qui doivent traverser notre pays pour se rendre ailleurs puissent profiter d'un tel service. Je sais que cela est coûteux, mais nous devons tout faire pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Le climat étant une de nos priorités, nous ne pouvons pas rester à l'écart de telles évolutions.

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

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

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

**11.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het Vlaams Gewest heeft sinds enkele jaren plannen voor de opwaardering van de Dender met het oog op verkeer van binnenschepen tot 1.350 ton. Een knelpunt daarbij is de brug op spoorlijn 53 tussen Dendermonde en Schellebelle, die het vaarvenster van de Dender zowel in de hoogte als de breedte beperkt.

Deze Vlaamse toekomstplannen kunnen nochtans interessant zijn voor Infrabel, want in de onmiddellijke nabijheid bevindt zich de gelijkgrondse spoorwegovergang 63 van dezelfde spoorlijn met de N406, de Oudegemsebaan. Deze overweg is bijzonder druk, want hij wordt gebruikt door doorgaand verkeer, door zwaar verkeer van de nabijgelegen industriezone en door NMBS-reizigers die alleen langs deze overweg van perron kunnen wisselen. Bovendien komt er binnenkort nog een gelijkgrondse kruising bij met een nieuwe fietssnelweg, die in aanbouw is. De veiligheidsrisico's zijn hier dan ook aanzienlijk.

Infrabel heeft reeds enkele jaren de intentie om alle gelijkgrondse overwegen af te schaffen. Daarom kan het interessant zijn om samen te werken met de Vlaamse Waterweg voor de bouw van een nieuwe brug voor het opwaarderen van de Dender en tegelijkertijd de gehele constructie in de buurt aan te pakken.

Op welke manier wil Infrabel die overweg ongelijkgronds maken? Wat zijn de denkplaatjes of wat ligt er in dat verband op tafel?

Heeft Infrabel reeds contact gehad met de Vlaamse Waterweg omtrent een mogelijke aanpassing van die Denderbrug?

Wat zijn de plannen van Infrabel en u als voogdijminister? Bent u bereid om de constructie van een opgehoogde spoorweg en aansluitende Denderbrug te overwegen als mogelijkheid voor toekomstige investeringsplannen?

**11.02** **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, volgens Infrabel is het aangewezen om het wegwerken van overweg 63 te bestuderen in combinatie met de ophoging van de spoorbrug over de Dender. Door het grote hoogteverschil zou een koker kunnen gebouwd worden ter hoogte van de huidige overweg, met beperkte inrijhellingen voor het wegverkeer. Op deze manier zouden al te ingrijpende wijzigingen in het stedelijk weefsel van Oudegem kunnen vermeden worden.

Infrabel heeft weet van een studie van de Vlaamse Waterweg waarin een hoger tonnage en doorvaarthoogte nagestreefd wordt. Tot op heden was er echter nog geen formeel contact. Verschillende partijen komen in aanmerking om een engagement op te nemen. Op deze manier zou er sprake kunnen zijn van gedeelde investeringskosten, waarbij ook het Agentschap Wegen en Verkeer en Waterwegen en Zeekanaal tussenkomen.

Infrabel laat mij weten bereid te zijn om mee te werken aan een haalbaarheidsstudie over dit project.

**11.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.



Het doet mij plezier te vernemen dat Infrabel bereid is mee na te denken over die piste en met de partners rond de tafel te gaan zitten. Ik hoop dat dit overleg binnen afzienbare tijd van start kan gaan, want het betreft toch altijd projecten op lange termijn, waarvoor het nuttig is om tijdig samen te zitten.

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

#### **12** **Samengevoegde vragen van**

- **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55000759C)**

- **Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problematiek inzake het creëren van een 'reddingsstrook' voor prioritaire diensten bij files" (55001009C)**

#### **12** **Questions jointes de**

- **Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55000759C)**

- **Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le problème de la création d'un "couloir de secours" pour les véhicules prioritaires en cas de files" (55001009C)**

**12.01** **Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van een ongeval op de E40, al een tijdje geleden, ontstond er verwarring over de wegcode: in geval van ongevallen waarbij de autosnelweg versperd is, schrijft de wegcode voor dat de wagens op het linkerrijvak naar links moeten uitwijken en deze op de middelste rijstrook naar rechts, om alzo een noodvak te creëren. Dat lijkt iedereen logisch, maar het vreemde aan de situatie is dat enkel politie en douane op die manier door de files mogen laveren, tot grote ergernis van de Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers.

Mijnheer de minister, u liet via de pers weten dat u de ergernis van de brandweerlui begrijpt, wat ons plezier doet, en u beklemtoonde dat u de bizarre situatie hebt uitgeklaard bij de herziening van de wegcode. Dat geloof ik wel, maar ik vind het vreemd dat u stelt dat het hele dossier op de lange baan werd geschoven, omdat de Gewesten niet akkoord gingen met een aantal aanpassingen. Dat lijkt mij nogal vaag, vandaar enkele concrete vragen.

Welke Gewesten gingen niet akkoord met welke aanpassingen? Dat lijkt mij zeer belangrijk in deze fase.

Aangezien het dossier op de lange baan geschoven blijkt, stel ik toch de vraag hoe de ontwikkeling van dit dossier momenteel verloopt en of er al zicht is op wanneer deze absurde situatie uitgeklaard zal zijn.

**12.02** **Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 26 september kregen de commissieleden een brief van de Vereniging van Vlaamse Brandweervrijwilligers, die oproept om een wettelijke basis te creëren voor een reddingstrook waarlangs hulpdiensten tijdens een interventie bij filevorming kunnen aanrijden. Op dit moment bestaat zo'n reddingstrook of de vorming ervan nog niet in ons land en wordt van weggebruikers enkel verwacht dat zij hulpdiensten de doorgang geven wanneer deze met sirenes en zwaailicht komen aangereden, hetgeen soms tot vertraging en gevaarlijke situaties leidt.

Daarnaast wordt in de brief ook het voorbeeld aangehaald van een recente aanrijding met een brandweervoertuig — collega De Spiegeleer heeft er net naar verwezen — tussen de twee uiterst linkse rijstroken, waarbij het brandweervoertuig aansprakelijk werd gesteld.

De VVB vraagt daarom om artikel 59.12 van de wegcode, volgens hetwelk de bepalingen van artikel 7.1 — ik citeer: "Elke weggebruiker moet de bepalingen van de wegcode naleven" — niet gelden voor rijkswacht-, politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt, uit te breiden naar alle hulpdiensten zoals brandweer, ambulances en civiele bescherming. In de herziene versie van 19 oktober 2017 van omzendbrief 16/2006 van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep staat echter dat artikel 59.12 betrekking heeft "op het gebruik van alle prioritaire voertuigen, zoals ziekenwagens, brandweerswagens of de burgerauto's en andere auto's van de politie." Met andere woorden, de omzendbrief van het College van procureurs-generaal lijkt eigenlijk al te bevestigen wat de VVB vandaag vraagt.

Mijnheer de minister, ten eerste, bent u op de hoogte van bestaande buitenlandse voorbeelden waarbij het creëren van een reddingstrook bij fileverkeer wettelijk verplicht is, zoals in Duitsland en Oostenrijk? Bent u er voorstander van om dit systeem in België in te voeren?

Ten tweede, waarom werd, ondanks de voormelde omzendbrief, de bestuurder van een brandweerwagen aansprakelijk gesteld voor een aanrijding die plaatsvond tijdens een interventie?

Ten slotte, in een reactie zei u dat u de situatie had uitgeklaard bij de herziening van de wegcode, maar dat, omdat de Gewesten niet akkoord gingen met een aantal aanpassingen, het hele dossier op de lange baan werd geschoven. Kunt u uitleggen op welke manier en met welke maatregelen u dit probleem wil oplossen?

**12.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, het slagen of niet slagen van een project is altijd een gedeelde verantwoordelijkheid. Het is echter geen geheim dat een verschillende visie met betrekking tot de bevoegdheidsverdeling als gevolg van de zesde staatshervorming tussen de Gewesten en de federale overheid de zaken niet gemakkelijker heeft gemaakt.

Ik ben op de hoogte van het bestaan van onder meer de *Rettungsgasse* in Duitsland. Zoals al meermaals aangegeven op vrijwel identieke parlementaire vragen herhaal ik dat de werkgroep die een herziening van het verkeersreglement heeft voorbereid een soortgelijk systeem heeft voorgesteld.

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

Het feit dat de herziening van de wegcode er uiteindelijk niet is gekomen, betekent echter niet dat prioritaire voertuigen met een dringende opdracht niet tussen de rijstroken zouden mogen rijden. Andere weggebruikers moeten te allen tijde doorgang verlenen aan prioritaire voertuigen. Alleen zijn de andere weggebruikers niet verplicht het principe van het creëren van een noodvak, zoals opgenomen in het ontwerp tot herziening van de wegcode, na te leven. Er is op dit moment geen onderscheid tussen bijvoorbeeld de brandweervoertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren en de voertuigen van de politie of de douane.

De reden voor het misverstand is een verkeerde verwijzing in het verkeersreglement, die het gevolg is van de vele wijzigingen ervan.

Dat is precies een van de redenen om het verkeersreglement te herzien, namelijk het wegnemen van de inconsistenties die er doorheen de jaren en door ontelbare wijzigingen zijn ingeslopen.

Het blijft voor mij een erg waardevol project. Ik hoop dan ook dat de toekomstige federale minister van Mobiliteit samen met de bevoegde gewestministers dat ook zo zal zien. Mits wat goodwill van iedereen kan het project alsnog een succesverhaal worden.

**12.04** **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het lijvig antwoord, waarin u echter eigenlijk enkel de bezorgdheid herhaalt die wij allen delen. U geeft evenwel niet echt een antwoord of ten minste geen hoopgevend antwoord op de vraag over de toekomst of het oplossen van het dossier.

U goochelt met de paraplu van de staatshervorming en de gedeelde verantwoordelijkheid. U wijst zelfs naar de rechterlijke macht. Dat is echter de parapluvlucht. Dat is ontgoochelend. Aangezien het voor politie en douane zo vlot kan, begrijp ik niet waarom dat voor brandweer en civiele bescherming niet kan.

Op mijn vraag welke Gewesten niet met welke aanpassingen akkoord gingen, werd niet geantwoord. Die vraag moet nochtans de basis vormen van een constructief gesprek in de toekomst, waarnaar u zelf verwijst en waarop u zelf hoopt. Ik heb dus niet vernomen welke Gewesten met welke aanpassingen niet akkoord gingen of deze bestreden.

Wordt dus waarschijnlijk vervolgd.

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

Als ik u goed heb begrepen, kunnen volgens u in theorie bij een dringende opdracht en bij filevorming ook brandweerwagens tussen de auto's doorrijden.

Ik heb ook begrepen dat, zoals ook in een omzendbrief van 2017 van het College van procureurs-generaal

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

Ik heb u ook horen zeggen dat u zelf niet goed begrijpt of niet weet waarom bij de interventie in kwestie een brandweerman verantwoordelijk wordt gesteld voor een ongeval, hoewel hij een dringende opdracht moest uitvoeren.

Het grootste probleem tracht u te verhelpen via een aantal voorstellen tot herziening van de wegcode. Het is inderdaad zo dat de wegcode een ondoordringbaar bos is geworden, waardoor niemand nog de bomen ziet en waarin sommige bepalingen andere bepalingen tegenspreken. Dat probleem moeten wij oplossen.

Wij zullen vanuit onze fractie alleszins een voorstel indienen in het Parlement om een oplossing te bieden. Wij zullen ons daarbij laten inspireren, zoals u dat blijktbaar voor uw voorstel ook hebt gedaan, door de praktijk in Oostenrijk en Duitsland waar bij filevorming een reddingsstrook wordt gevormd om prioritaire voertuigen gemakkelijk te laten passeren.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**13.01** **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juin dernier, lors de l'étape liégeoise de son *roadshow*, la SNCB a annoncé que la demande de permis pour la construction de la nouvelle gare Saint-Lambert était sur le point d'être introduite.

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement de ce dossier? Où en est le processus? Une demande de permis a-t-elle été déposée à ce jour? J'aimerais également savoir si une concertation avec les autorités locales est en place autour de ce dossier.

J'en profite également pour attirer votre attention sur l'état catastrophique de la gare Saint-Lambert qui constitue pourtant la porte d'entrée du centre-ville de Liège et qui attire plus de 3 000 visiteurs par jour. Actuellement, les escalators sont définitivement hors service et il pleut dans les escaliers en raison du manque d'étanchéité du toit. Cela ne peut plus durer! Quand bien même une nouvelle gare devrait voir le jour dans un avenir plus ou moins lointain, des rénovations rapides doivent pouvoir être effectuées pour le confort de tous.

**13.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, madame Schlitz, la SNCB m'informe que la demande de permis pour l'aménagement des quais a été introduite pour une réalisation en 2020, à savoir que les travaux se dérouleront principalement durant les vacances de printemps et d'été 2020.

Ces aménagements comprennent les accès couverts aux quais depuis la passerelle du palais de justice et le parking Cadran. Les quais seront également couverts et mis en conformité avec le STI PMR, c'est-à-dire les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Dans ce cadre, les actuels auvents seront démontés durant les vacances de printemps 2020 et une couverture provisoire sera installée de mi-avril à début juillet 2020. La pose des nouveaux auvents sur l'ensemble des quais, objet de la demande de permis déposée le 14 octobre 2019, devrait intervenir durant les vacances d'été 2020.

Une concertation avec les autorités locales est en cours au niveau de l'aménagement de la nouvelle gare et du parking Cadran.

Une demande de permis spécifique sera introduite en 2020 pour l'aménagement de la nouvelle gare en 2021.

Pour traiter le problème des fuites d'eau et réparer la toiture située au-dessus des quais, des coupures de voies spécifiques sont nécessaires. Elles seront planifiées avec Infrabel dans le respect des chantiers

d'entretien en cours et pour réduire les nuisances sur la circulation ferroviaire.

Les escalators sont hors service en raison de la vétusté. Aucune réparation n'est possible. Ils seront démontés cet hiver.

Le projet de la nouvelle gare prévoit une accessibilité totale pour les clients de la SNCB, à savoir que chacun des deux quais sera équipé d'un ascenseur, d'un escalator et de deux escaliers.

Un parking deux roues permettra à la clientèle d'y laisser son vélo.

J'espère que, lorsque les travaux seront terminés, tout sera en ordre en termes d'accessibilité pour tous les usagers.

**13.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je n'ai pas compris ce qui serait fait exactement avant la nouvelle gare et ce qui serait effectué plus rapidement.

Je me réjouis qu'un permis sera prochainement introduit mais il est essentiel qu'une concertation soit organisée entre les autorités locales et la population. Ce point faisait, d'ailleurs, l'objet d'une question à laquelle je n'ai pas reçu de réponse.

Cette gare est importante pour les citoyens. Elle peut jouer un rôle en termes d'attractivité et dans le développement d'un quartier. Il est donc important de faire en sorte qu'elle soit la plus adaptée aux besoins et aux envies des voyageurs qui la fréquentent au quotidien. Il faut aussi une concertation avec les autorités locales et régionales car la question de la mobilité ferroviaire en milieu urbain, en particulier, ne peut pas être examinée seule.

Tous ces éléments sont fondamentaux. Je reviendrai vers vous pour vous poser des questions plus précises à ce sujet.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**14 Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toename van het aantal verkeersdoden" (55000856C)**

- **Josy Arens aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stijging van het aantal verkeersdoden in België in 2019" (55001053C)**

- **Emir Kir aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer 2019" (55001218C)**

**14 Questions jointes de**

- **Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur la route" (55000856C)**

- **Josy Arens à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de tués sur les routes belges en 2019" (55001053C)**

- **Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière 2019" (55001218C)**

**14.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, na een jarenlange sterke daling van het aantal verkeersdoden op onze wegen, van 386 in 2010 tot 241 in 2018, was er tijdens de eerste maanden van dit jaar echter weer een duidelijke stijging. Dat blijkt uit de veiligheidsbarometer van Vias. Vooral het aandeel van de zwakke weggebruikers, in het bijzonder fietsers, gaat opmerkelijk sterk de hoogte in.

In afwachting van de zevende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die in 2020 georganiseerd wordt, merkte u tijdens de plenaire vergadering van 3 oktober terecht op dat het probleem niet in een gebrek aan regelgeving schuilt maar wel in een gebrek aan handhaving daarvan. Cruciaal daarbij is de pakkans die voldoende hoog moet zijn.

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen. Ten eerste, het verhogen van de pakkans op de wegen is uiteraard een gedeelde verantwoordelijkheid. Zult u hierover overleg hebben met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie?

Ten tweede, een belangrijke maatregel om de pakkans te vergroten is ongetwijfeld de opstart van de Mercuriusdatabank voor rijbewijzen. Wat is de stand van zaken? Wanneer zal deze databank eindelijk operationeel zijn?

**14.02 Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière, il y a eu nettement plus de tués sur les routes belges au cours des six premiers mois de 2019 qu'à la même période l'année passée. On constate également que les camions sont de plus en plus souvent impliqués dans ces accidents, ainsi que les cyclistes.

Comment interprétez-vous ces chiffres? Quelles sont les raisons qui expliquent cette évolution dramatique? Quelles sont les infractions constatées? Pourquoi les camions sont-ils plus souvent impliqués dans les accidents? Que compte faire le gouvernement fédéral en réaction à ces résultats? Ceux-ci appellent-ils, selon vous, une modification du Code de la route?

**14.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, les résultats du dernier baromètre sont en effet peu réjouissants puisque, après sept années de diminution consécutives, soit -33 % entre 2012 et 2018, le nombre de tués est en hausse de 27 % en Belgique au cours du premier semestre.

Pour rappel, le baromètre a pour objectif de suivre les grandes tendances en matière d'accidentologie, sans devoir attendre des statistiques annuelles officielles. Une analyse ultérieure est ensuite indispensable afin de vérifier si ces tendances persistent, et d'en donner les causes.

Tant pour les accidents avec un camion, que pour ceux avec un cycliste, une analyse détaillée des circonstances de ces accidents sera nécessaire pour en déterminer la cause et prendre des mesures concrètes. Pour l'instant, il est trop tôt pour avancer des explications précises. L'augmentation du nombre de cyclistes, la multiplication du nombre de vélos électriques et le fait que certains usagers sont de plus en plus distraits, y compris à vélo – à cause du port d'oreillettes, du GSM – et à trottinette, peuvent constituer des pistes, mais, pour pouvoir le déterminer avec certitude, une étude plus approfondie est indispensable. Cependant, nous ne devons pas rester les bras croisés.

Ik en mijn diensten hechten veel belang aan een goede samenwerking met alle stakeholders. Daarom besteden mijn diensten zeer veel energie aan gemeenschappelijke doelstellingen. De implementatie van de nieuwe procedure van onmiddellijke inning, de kentekenplaataansprakelijkheid en/of het bepalen van de procedure voor het bevel tot betalen zijn maar enkele voorbeelden van maatregelen in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Deze samenwerking zal ook in de toekomst worden voortgezet.

Mijn diensten wensen, onder meer met de diensten van Justitie en politie, een nieuw systeem van aanpak van recidive te ontwikkelen, alternatieve sancties te bestuderen en het gebruik van nieuwe technologieën te faciliteren voor het opsporen van bepaalde overtredingen zoals het gebruik van de gsm achter het stuur.

De Kruispuntbank van de rijbewijzen is operationeel sinds 2017. Voor mij is dit project afgesloten. Er zijn wel nog contacten tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, en de FOD Justitie om de uitwisseling van de gegevens te optimaliseren.

Ter verduidelijking, Mercurius is de databank met de gegevens over de rijbewijzen. MaCH is het datasysteem van de FOD Justitie dat onder meer de gegevens van een verval in het recht tot sturen opslaat. Mercurius is de authentieke bron van de rijbewijzen, MaCH de authentieke bron van de vervallenverklaringen.

Wanneer een gemeente de rijbewijsgegevens van een burger opvraagt in Mercurius wordt steeds een link gelegd met MaCH om de informatie over een rijverbod op te halen. Mercurius slaat geen gegevens op met betrekking tot een verval in het recht tot sturen of een onmiddellijke intrekking. De politie moet zelf een toepassing ontwikkelen om de gegevens over een verval in het recht tot sturen te kunnen consulteren.

Een gedetailleerde uitleg over de reden waarom de politie op het terrein nog steeds niet deze informatie kan opvragen, dient u te vragen aan de minister van Binnenlandse Zaken.

En guise de conclusion, d'une part, les comportements en matière de mobilité évoluent rapidement rendant nécessaires de nouvelles mesures. D'autre part, il faut donner de la cohérence entre les mesures en cours

et celles encore à prendre, aussi bien pour les Régions que pour le fédéral. À titre d'exemple, je rappellerai l'importance de la formation et des campagnes de sensibilisation qui sont de la responsabilité des Régions.

Je souhaite aussi rappeler que d'un point de vue législatif, notre système est déjà d'une très grande sévérité si nous le comparons aux systèmes voisins, mais plusieurs études de Vias démontrent clairement que nous devons augmenter drastiquement le nombre de contrôles, qui constitue une faiblesse de notre pays, et donc le risque de se faire contrôler car c'est l'unique manière pour réellement appliquer la loi.

Compte tenu de ce qui précède, je plaide pour qu'en 2020, des états généraux de la sécurité routière soient organisés avec l'ensemble des parties prenantes, afin de faire le point sur la situation, avec une analyse complète, et afin d'émettre de nouvelles recommandations avec l'ensemble des acteurs concernés pour améliorer la sécurité sur nos routes.

**14.04 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik wil verwijzen naar een recent interview waarin politierechter D'Hondt aangeeft dat de aandacht voor verkeersveiligheid, gelukkig maar, de jongste decennia gestegen is. Dat is namelijk iets wat ons allemaal bezighoudt. Het komt soms akelig dichtbij.

Het is niet voor niets dat u kunt verwijzen naar een aantal reeds door de collega's genomen initiatieven, precies omdat wij allemaal wakker liggen van verkeersveiligheid. Dat is een goede zaak.

Toch is daar het feit dat de Mercuriusdatabank al zo lang operationeel is maar toch niet ten volle operationeel is. Recidivisten, verkeerscriminelen, kunnen zich daardoor vandaag zonder enige vorm van stress op de openbare weg achter het stuur begeven. Zelfs bij politiecontroles worden die mensen niet uit het verkeer verwijderd.

De FOD Mobiliteit heeft de nodige verantwoordelijkheid op zich genomen. Als ik het goed begrijp, knelt het schoentje vooral bij de politie. U zegt dat ik via uw collega bijkomende informatie moet inwinnen. Ik zal dat doen, maar ik wil u toch ook vragen om binnen de regering in lopende zaken, die geen nieuw beleid ontwikkelt, wat toch ruimte schept om de lopende zaken fatsoenlijk af te handelen, de vrijgekomen tijd te gebruiken om uw collega van Binnenlandse Zaken aan te sporen de nodige stappen te nemen.

**14.05 Josy Arens (cdH):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète.

Comme vous, je considère qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre de contrôles. Je sais que personne ne souhaite en être l'objet, mais il faut inévitablement plus de contrôles sur nos routes. Pour ce faire, nous avons besoin de davantage de policiers. Cela dépend évidemment du ministre de l'Intérieur et peut-être même de son collègue en charge de la Justice.

En tout cas, des mesures concrètes doivent être prises, parce que la hausse du nombre de tués sur nos routes – que nous avons connue cette année – est totalement inacceptable. Il convient aussi de se montrer cohérent, notamment au travers d'une actualisation du Code de la route.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **15 Questions jointes de**

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

#### **15 Samengevoegde vragen van**

- Sarah Schlitz aan François Bellot (Mobiliteit) over "De nieuwe nachttrein Brussel-Wenen" (55000870C)

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

**15.01 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le défi climatique nous impose de réduire drastiquement nos émissions de CO<sub>2</sub>, notamment en matière de transport. Une des sources d'émissions de CO<sub>2</sub> qui est malheureusement en croissance, c'est le transport par avion, avec notamment le développement du *low cost* en Europe, un modèle socialement et écologiquement néfaste.

Pour contrer ce développement, il convient de trouver des alternatives, le train en étant une. Moins énergivore que le train à grande vitesse, le train de nuit constitue une alternative particulièrement élégante et constitue à nos yeux une solution d'avenir.

Depuis 2016, la société de chemins de fer autrichienne ÖBB fait la démonstration assez fulgurante du possible succès des trains de nuit: haut taux de remplissage, nouvelles lignes ouvertes, nouvelles voitures commandées. Elle vient d'ailleurs d'annoncer l'ouverture d'une nouvelle ligne Vienne-Bruxelles dès le début 2020. Ceci constitue la première étape du retour du train de nuit en Belgique.

Monsieur le ministre, avez-vous eu des contacts avec la société ÖBB concernant cette nouvelle ligne? Avez-vous pu prendre connaissances de la fréquence, des tarifs et de l'itinéraire précis? Ce train se limitera-t-il en Belgique à un arrêt à Bruxelles? Un arrêt à Liège, situé sur l'itinéraire, est-il envisagé? Si non, pourriez-vous envisager de porter cette revendication auprès d'ÖBB?

**15.02 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, sinds 2008 reden er geen nachttreinen meer door België, maar vanaf 2020 zou daar eindelijk terug verandering in kunnen komen. Begin 2000 nam de vraag af, omdat iedereen in de ban was van goedkope vliegtuigtickets, maar mensen beginnen zich nu toch wel bewuster te worden van hun vlieggedrag en zoeken dus actief naar alternatieven. De nachttrein kan dan een prima alternatief zijn en kan in één adem ook een echte bijdrage leveren aan het klimaatdebat. De Oostenrijkse vervoermaatschappij ÖBB heeft het juist begrepen: zij investeert volop in haar aanbod. Ook in Zwitserland komt er, op initiatief van het parlement, opnieuw schot in de zaak, net als in Nederland waar een resolutie voor meer nachttreinen ruim werd goedgekeurd. Waar wachten wij dus nog op?

Volgens de berichtgeving, met vandaag nog een artikel in *De Standaard*, is de NMBS volop in gesprek met ÖBB, de Oostenrijkse vervoermaatschappij, en zou men naar samenwerking streven om deze dienstverlening op te zetten. Een aantal dagen geleden kwam er echter een bericht waaruit bleek dat ÖBB zijn aanvraag voor de rijpaden te laat zou hebben ingediend bij Infrabel.

Ten eerste, klopt de informatie dat aan de NMBS werd gevraagd om het traject met een NMBS-locomotief verder te zetten vanaf de grens, om zo de procedure bij Infrabel te versnellen? Indien ja, welke afspraken werden er dan gemaakt? Is het vooropgestelde tijdspad haalbaar? Indien nee, hoe denkt ÖBB dit tijdspad te behalen?

Ten tweede, waarom hanteert Infrabel een dergelijke strenge procedure voor de aanvraag van rijpaden? Waarom kan dat maar één keer per jaar?

Ten derde, is de NMBS momenteel in gesprek met andere aanbieders voor internationaal nachtvervoer? Zo ja, met welke maatschappijen? Zo nee, waarom niet?

Ten slotte, welke mogelijkheden ziet u voor de NMBS om meer nachttreinen te faciliteren? Welk onderzoek heeft de NMBS recent verricht naar de kostprijs of de opportuniteit van het inleggen van nachttreinen?

**15.03 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, al lange tijd rijden er geen nachttreinen meer en dat vind ik een spijtige zaak. Ik herinner mij nog dat ik als kind met een nachttrein mee op reis mocht, georganiseerd door de mutualiteiten.

Gelet op de klimaatuitdagingen zijn nachttreinen voor ons een belangrijk alternatief voor de populaire vliegvluchten binnen Europa. Nachttreinen zijn voor ons bij uitstek het ecologisch alternatief voor reizen tot 1.000 kilometer.

Wij denken dat de definitieve oplossing om terug meer internationale treintrajecten op te starten op het Europees niveau ligt. De internationale treinmarkt is al tien jaar geliberaliseerd, maar er blijft bijna niets meer over van het vroegere internationaal netwerk. Het is dus hoog tijd dat wij het heft terug in eigen handen nemen, aangezien de markt niet werkt.

De Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB zou in januari 2020 een nachttrein tussen Brussel en Wenen invoeren, zeventien jaar na de laatste nachttrein.

Mijnheer de minister, klopt het dat de nachttrein van de Oostenrijkse maatschappij ÖBB vanuit Brussel naar Wenen zal sporen vanaf januari 2020? Zal die deadline gehaald worden?

Zijn de Oostenrijkse treinstellen en hun locomotieven al gehomologeerd voor onze Belgische spoorwegen? Welke stappen moeten er nog worden gezet om die treinstellen te mogen verwelkomen in België?

Is de NMBS door nog andere Europese spoorwegmaatschappijen gecontacteerd met het oog op de inzet van nachttreinen? Zo ja, door welke? Hoe ver staan die gesprekken?

In hoeverre zijn de sociale partners betrokken bij de opstart van de nachttreinen via het spoor? Zal er daartoe extra personeel worden aangetrokken om de nachttreinen ook effectief op een veilige manier te kunnen laten rijden in België? Zal er NMBS-personeel aanwezig zijn op de nachttrein Brussel-Wenen?

Is onze spoorinfrastructuur voorzien op nachttreinen? Moeten er daartoe eventueel nog investeringen gebeuren?

Wat is de kostprijs van een ticket voor de nachttrein van Brussel naar Wenen? Hoeveel van dat bedrag zal naar de NMBS en Infrabel gaan en welk deel van die prijs komt ÖBB ten goede?

Met welke frequentie en op welke dagen zal de nachttrein tussen Brussel en Wenen sporen? Zal het traject gericht zijn op toerisme of eerder op zakelijke reizen?

**15.04** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de ÖBB zou van plan zijn om vanaf januari 2020 een nachttrein te laten rijden tussen Brussel en Wenen. Dat zou via een partnerschap tussen de ÖBB en de NMBS tot stand komen. In een later stadium zou naast België ook Nederland aangedaan worden, met een halte in Amsterdam.

De woordvoerder van de NS liet optekenen dat de verbinding op het Nederlandse deel zonder subsidie niet rendabel zou zijn. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maakte op 10 oktober bekend dat het de ÖBB Nightjet op het traject Amsterdam-Wenen met 6,7 miljoen euro zal gaan subsidiëren zodat de nachttrein tussen 2021 en 2024 zou gaan rijden.

Na jaren van afwezigheid kan er onder de vorm van een nachttrein opnieuw een verbinding worden aangeboden tussen Brussel en Wenen als alternatief voor het vliegtuig, wat we uiteraard toejuichen. Als die verbinding er echter alleen kan komen door middel van subsidies, dan zou dat volgens meerder private spooroperators tegenstrijdig en marktverstoring werken. Door de subsidies wordt namelijk slechts één partij bevoorrecht en krijgen andere private spelers het moeilijker om de markt te betreden.

Mijnheer de minister, welk partnerschap wordt er tussen de NMBS en de ÖBB aangegaan?

Is de verbinding naar Nederlands voorbeeld ook verlieslatend? Zal de nachttrein subsidies ontvangen of wordt er overwogen om de treinverbinding op een andere manier te ondersteunen?

Bent u ook van mening dat subsidies de markt van het internationaal treinvervoer verstoren en beter vermeden kunnen worden? Zijn er eventueel andere steunmaatregelen die u wel overweegt?

De procedure om een internationale trein in België te laten rijden bleek ook in dit dossier een achilleshiel te



zijn. Worden er maatregelen genomen om de homologatie van reizigerstreinen van buitenlandse operators te vergemakkelijken?

Zijn er naast de Nightjet naar Wenen nog andere internationale treinverbindingen die op tafel liggen? Zijn er al aanvragen van private spooroperators om nachttreinen in te leggen in België?

**15.05 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 8 oktober werd u reeds ondervraagd in plenaire vergadering door collega Hanus over het nieuws dat de ÖBB een nachtverbinding wil inleggen tussen Brussel en Wenen. U antwoordde toen dat u blij verrast was met dit initiatief. De sp.a-fractie is dat ook. Wij denken dat meer internationaal treinverkeer, ook nachttreinen, een mogelijkheid is om het aantal korte vluchten binnen Europa die een desastreuze klimaatimpact heeft, te verminderen en om te zorgen voor een comfortabel en beter alternatief.

Vandaag wordt bericht dat die nachttrein, de Nightjet, twee maal per week, met vertrek op maandag en donderdag, tussen Brussel en Wenen zou rijden, met stops in Brussel-Noord, Brussel-Zuid en Luik.

Wij vernamen ook dat de aanvraag bij Infrabel voor de nodige rijpaden te laat zou zijn ingediend en dat er ook een overeenkomst met de NMBS zou worden afgesloten, zodat deze met een eigen locomotief de Oostenrijkse trein kan overnemen, wat de aanvraagprocedure voor rijpaden en de homologatieprocedure zou vergemakkelijken.

Kunt u even verduidelijken welke procedure de ÖBB moet volgen om een nachttrein te laten rijden in ons land? Hoe ver staat het met die procedure? Is het realistisch om effectief reeds vanaf januari twee maal per week een verbinding in te leggen tussen Wenen en Brussel?

Kunt u meer uitleg geven bij de concrete plannen? Kunt u bevestigen wat nu wordt gezegd over die nachttrein? Zal deze effectief van Brussel via Luik rijden? Zal dat twee maal per week zijn? Hebt u reeds een zicht op de tarieven?

Hoe staat de NMBS tegenover de komst van deze verbinding op initiatief van de ÖBB? Is het juist dat er een overeenkomst zal worden gemaakt waarbij de NMBS locomotieven inzet voor deze trein?

Zijn er plannen om de NMBS een actievere rol te laten spelen in die opnieuw ontluikende markt van nachttreinen?

**15.06 Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé à ce sujet en séance plénière. Il est désormais temps de passer au concret. J'en viendrai donc directement à mes questions.

Quelles sont les démarches à suivre par l'opérateur, notamment auprès du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) pour que les premiers trains puissent rouler en Belgique? Le régulateur doit-il donner son feu vert? Quels sont les éléments qui doivent être contrôlés par ledit régulateur? Existe-t-il des principes en termes d'équivalence européenne qui permettent qu'un train qui roule déjà à travers l'Autriche, l'Allemagne et l'Italie soit présumé déjà satisfaire partiellement aux exigences du réseau belge.

**15.07 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal niet in herhaling vallen. Wij kennen de achtergrond intussen allemaal behoorlijk goed. Ik zal mij beperken tot mijn vragen.

Ten eerste, hoe verloopt de procedure voor het toekennen van rijpaden door Infrabel? Zijn er mogelijkheden om die procedure te versoepelen om frequentere aanvragen mogelijk te maken, en te zorgen voor een kortere doorlooptijd tussen de aanvraag en de toekenning?

Ten tweede, de flexibilisering van de toekenningprocedure heeft heel wat om handen, gaande van de homologatie van de locomotieven en de treinstellen tot diverse andere procedures. Kan deze procedure efficiënter gemaakt worden met het oog op de vergroting van het aanbod, ook grensoverschrijdend?

Ten derde, op zaterdagnachten is het spoornet tussen 1.00 uur en 5.00 uur exclusief voorbehouden aan Infrabel. In hoeverre werpt dit een bijkomende hindernis op voor het exploiteren van nachttreinen, zeker wanneer deze exploitatie via internationale partners verloopt. Kunnen wij de bestaande drempels wegnemen

of verkleinen?

Ten vierde, is er bij Infrabel en de NMBS een beleid inzake aanvragen tot het net door externe spoorbedrijven? In hoeverre is daar sprake van conflicterende belangen? Kan er maximale ondersteuning gegeven worden, wetende dat de NMBS ook eigen initiatieven voor internationale treinverbindingen aanbiedt?

**15.08 François Bellot**, ministre: Chers collègues, la SNCB suit attentivement les développements sur le marché, mais il n'est actuellement pas dans ses intentions de faire circuler elle-même des trains de nuit. Cependant, la SNCB répond toujours aux demandes de partenariats internationaux lorsqu'elle est sollicitée. Sur la base de *business cases* que le demandeur lui présente, la SNCB étudie ces éventualités s'il en ressort un intérêt commercial pour la SNCB.

Je voudrais aussi distinguer deux choses. Comment parcourt-on en train des distances plus grandes que le territoire belge, comme de longues distances de 1 000 km? Vous avez deux options ferroviaires. Il y a l'option des trains rapides, tels que les Thalys, les TGV, les ICE. Bruxelles est un nœud majeur vers les Pays-Bas, Londres, Paris, Montpellier, Marseille, Albertville, Cologne et Düsseldorf. Nous avons déjà cette option à longue distance avec des trains rapides.

Lorsque vous devez parcourir de longues distances sur des lignes conventionnelles, l'autre option est de revenir à une solution qui existait voici 30, même 60 ans, et qui a été stoppée au début des années 90. Il s'agit des trains de nuit. La distance entre Vienne et Bruxelles est d'environ 1 300 km. La SNCB a été en contact avec la société autrichienne ÖBB et a étudié la possibilité de mettre en place une ligne directe entre Bruxelles et Vienne en train de nuit, en collaboration avec ÖBB. Le dossier est toujours à l'étude, même si l'annonce a été faite ce matin. J'y reviendrai.

Nous pouvons confirmer aujourd'hui, sur la base des informations reçues, qu'à partir du mois de janvier, il y aura deux trains par semaine entre Vienne et Bruxelles, avec un arrêt en gare de Liège notamment, selon nos informations, madame Schlitz. Je rappelle que ce projet s'inscrit dans le cadre du marché de transport international de voyageurs, libéralisé depuis 2010, et qu'il relève donc des activités commerciales de la SNCB, hors mission de service public.

Dans ce contexte la SNCB est réticente vis-à-vis de la diffusion au grand public de données commerciales et sensibles pour l'entreprise. Elle a par ailleurs expliqué de façon plus détaillée sa position générale sur l'organisation de trains de nuit et je vous renvoie à la question n° 3635 qui m'avait été posée par M. Van den Bergh le 22 mai 2019. C'est une question relativement complète qui tient sur trois pages de documents parlementaires. Je vous invite à lire ce document, qui ne traite pas seulement de la ligne Bruxelles-Vienne mais qui parle aussi de la stratégie concernant ces lignes internationales.

De procedure voor de aanvraag van capaciteit op het net is gestoeld op de wetgeving opgenomen in de Spoorcodex. Daarenboven zijn de deadlines die Infrabel hanteert voor het aanvragen van capaciteit in lijn met de RNE-voorschriften. RNE is de overkoepelende organisatie van de Europese infrastructuurbeheerders.

Capaciteit aanvragen is altijd mogelijk. De manier van capaciteit toewijzen en de daaraan verbonden prioriteitsregels verschillen daarentegen wel. Capaciteit aangevraagd in de jaarplanning – dit betekent vóór de tweede maandag van april – voor de dienstregeling vanaf december van hetzelfde jaar wordt prioritair behandeld ten opzichte van aanvragen aangevraagd na de tweede maandag van april.

Capaciteit aangevraagd na de tweede maandag van april wordt behandeld als *late path request*. Capaciteit wordt dan enkel toegewezen in de restcapaciteit, dat is de capaciteit die nog vrij is na de behandeling van alle aanvragen voor de jaarplanning.

Pour votre information, je n'ai personnellement reçu aucune demande de subsides pour la mise en œuvre d'un train de nuit international. Si cela devait arriver, il conviendrait de respecter le cadre réglementaire européen. Ce choix sera laissé à l'appréciation du gouvernement, bien entendu.

Par ailleurs, les règles en matière d'homologation des véhicules sont du ressort de mon collègue, le ministre Ducarme. De mon côté, je prépare l'implémentation du quatrième paquet ferroviaire dans son volet technique qui, à terme, simplifiera les procédures d'homologation nationales du matériel roulant qui traverse

les frontières puisque les règlements européens ont prévu que cette matière serait dorénavant confiée à la European Union Agency for Railways (ERA).

Infrabel heeft nog geen rail-paathaanvragen voor nachttreinen ontvangen van andere kandidaten dan de NMBS. Af en toe is er interesse van private spelers, maar dat heeft tot op heden nog niet geresulteerd in een officiële aanvraag. De spoorweginfrastructuur kan zowel overdag als 's nachts worden geëxploiteerd. De NMBS beschikt echter niet meer over het type rijkstrijtuigen dat in aanmerking komt voor nachttreinen. In dat verband verwijst ik opnieuw naar het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Van den Bergh van 1 maart 2019.

Enfin, le renouveau des trains de nuit soutenu par la prise de conscience climatique constitue un phénomène récent, dont l'ampleur reste encore à déterminer. En tout cas, le monde ferroviaire belge y est très attentif. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure soutient le développement de l'offre ferroviaire et analyse chaque demande de sillons avec neutralité, en se fondant sur les réglementations applicables.

Ces trains seront mis en service au mois de janvier, à un coût indéterminé. Le trajet Vienne-Bruxelles, qui compte 1 300 km, s'effectuera en douze heures. Il faudra voir comment sera établi l'équilibre avec le tarif sollicité. Voilà les informations que je pouvais vous apporter.

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie. Je vais consulter les collègues pour connaître leur réplique.

**15.09 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

C'est une excellente nouvelle pour la gare de Liège; c'est du *win-win*. D'une part, les Liégeois vont avoir accès à cette offre ferroviaire et, d'autre part, au niveau du remplissage de ce train, tout un marché autour de Liège peut être capté.

Pour la réduction de nos émissions et le succès de ce projet, il est essentiel qu'il soit finalisé. Les Liégeois vont être ravis d'apprendre la nouvelle.

Plus globalement, la SNCB va devoir se positionner sur le développement des trains de nuit. C'est un secteur à côté duquel il ne faut pas passer. Des projets vont évidemment se développer au niveau européen. Ma collègue a déposé une motion à ce sujet.

Ce sont des occasions importantes qu'il convient de saisir. Il ne faut pas rater le train, sans mauvais jeu de mots!

**15.10 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, laat het duidelijk zijn dat voor Ecolo-Groen de logische keuze voor elke afstand tot en met 1.000 km de trein moet zijn. De nachttrein kan daarbij een goed alternatief zijn en kan meteen ook een extra bijdrage aan het klimaatdebat leveren.

Het is duidelijk. In Zweden, Oostenrijk en Zwitserland hebben de regeringen het begrepen. Ook Nederland onderzoekt nu de opportuniteiten. Laat België volgen.

Daarom dringen wij er bij de regering op aan maatregelen te treffen, teneinde de mogelijkheden zo gunstig mogelijk te maken, om behalve de verbinding Brussel-Wenen meer internationale nachttreinen te kunnen inleggen. Daarbij denk ik aan het verlagen van rijpadvergoedingen, een flexibeler aanvraagproces en actief overleg met andere spooraanbieders.

**15.11 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook voor ons is het heel goed dat die trein van start gaat en dat het dossier verder zal worden ontwikkeld.

Voor ons is het ook heel belangrijk dat kortere afstanden van minder dan 1.000 km steeds meer met de trein kunnen gebeuren.

Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de vraag wat een en ander op het vlak van tewerkstelling zou bieden en evenmin op de vraag hoe de sociale partners tegenover het punt staan.

**15.12 Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, dat het internationaal vervoer moet worden

aangemoedigd, daarover zijn wij het allen eens.

Wij zijn alvast tevreden met uw antwoord dat geen subsidies worden uitgedeeld die marktverstoringen werken. Wij moeten veeleer spelers op de internationale markt kansen geven. Wij zien dat er op een geliberaliseerde markt mogelijkheden zijn.

**15.13 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, het is positief dat u kunt bevestigen dat wij vanaf januari tweemaal per week de nachttrein naar Wenen kunnen nemen. Ik hoop dat dit een signaal kan zijn en de NMBS ertoe kan aanzetten om ernstig naar de hernieuwde ontluiking van de markt te kijken. Zoals de collega van Ecolo-Groen heeft aangegeven, zijn er al andere staten die daar zeer positief tegenover staan en maatregelen nemen. Ik denk dat wij dat ook moeten doen.

De collega van de Open Vld vreest voor marktverstoringende subsidies. Goede voorbeelden daarvan zijn bijvoorbeeld de fiscale vrijstellingen voor kerosine. Een ander voorbeeld zijn de miljoenen euro's belastinggeld die elk jaar worden geïnvesteerd in regionale luchthavens, waardoor een anachronistische vlucht van Antwerpen naar Londen City kan worden genomen, terwijl er ondertussen twaalf treinen per dag rijden tussen Brussel en Londen. Het is goed dat u daar even naar kijkt en ik neem aan dat u dan ook kijkt naar de subsidies voor de luchtvaart.

**15.14 MéliSSa Hanus** (PS): Je partage bien entendu l'enthousiasme de mes collègues quant à cette nouvelle et aux avancées qui y sont liées.

Monsieur le ministre, je vous invite à relire le texte que j'avais déposé en juillet dernier et qui se prononce en faveur du train de nuit, en réduisant le coût des sillons ferroviaires pendant la nuit.

C'est un point sur lequel j'espère que nous pourrons travailler dans les prochains mois et j'espère surtout que le prochain gouvernement pourra s'en saisir.

**15.15 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, permettez-moi de faire une boutade: j'espère que tous ceux qui sont favorables aux trains de nuit prendront au moins une fois dans leur vie le train de nuit vers Vienne.

**15.16 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal daar zeer graag gebruik van maken. Wenen is een prachtige stad en ik heb mij voorgenomen om de stad ooit eens te bezoeken.

Dit is hoe dan ook een mooi initiatief. Ik hoop dat nog veel van zulke nieuwe projecten zullen worden opgestart. Het is aan ons als beleidsmakers om de bestaande drempels daartoe te verlagen.

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

**16 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De procedure S460" (55000907C)**  
**16 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La procédure S460" (55000907C)**

**16.01 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de procedure S460 betreft de dienst op enkelspoor met gebruik van bouwmaschinen op spoorwerven. Dit was de voorbije jaren het onderwerp van betwisting tussen DVIS en Infrabel.

Naar aanleiding van de vernieuwing van de veiligheidsvergunning van Infrabel verbood DVIS de toepassing van de procedure S460. Vervolgens werd dit herzien tot een mogelijkheid om de S460 te blijven gebruiken, op voorwaarde dat het gepaard ging met een risicoanalyse.

Infrabel betwistte deze beslissing bij het Marktenhof. Een en ander leidde ertoe dat een nieuwe procedure S460 werd uitgewerkt, met ingang van 1 januari 2019, dat onder strikte voorwaarden toch werken toelaat op sporen in gebruik.

Mijnheer de minister, heeft Infrabel de procedure S460 getest inclusief de risicoanalyse, zoals door DVIS voorgesteld? Hoe vaak werd dit toegepast? Wat waren de bevindingen bij deze toepassing? Of is men meteen overgegaan tot juridische stappen?

Wat was de beweegreden van Infrabel om de beslissing van DVIS aan te vechten? Heeft Infrabel de procedure al toegepast in haar versie zoals die herzien is met ingang van 1 januari 2019? Hoe vaak heeft men dat al toegepast? Wat waren de bevindingen?

In hoeverre speelt de betwisting over de procedure S460 een rol bij de beslissing van Infrabel tot massificatie van de werken buiten de weekends en buiten de nachten en in plaats daarvan overdag? Steunt u als bevoegd minister de keuze van Infrabel om die werken als dusdanig te organiseren, wetende dat dit bijkomende overlast genereert voor het treinverkeer en dus ook voor de treinreiziger?

**16.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, Infrabel laat mij weten dat nadat de beslissing werd genomen om de procedure S460 op te schorten, een analyse werd uitgevoerd van de werken die gepland waren in de periode van juli tot december 2018. Infrabel zag zich verplicht om haar tussenkomst strikt te beperken. Enkel de werken die een impact hadden op de exploitatieveiligheid werden behouden in de voorziene planning. Overeenkomstig het verzoek van de DVIS, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, die onder voogdij van minister Ducarme staat, heeft Infrabel een risicoanalyse ontwikkeld en toegepast onder de vorm van een beslissingsmatrix. Door die beslissingsmatrix toe te passen kon voor elke werf aan de hand van objectieve veiligheidscriteria worden uitgemaakt of men verplicht was de spoorlijn al dan niet volledig buiten dienst te stellen.

Infrabel moet een plicht tot terughoudendheid in acht nemen in het kader van de gerechtelijke procedure die aanhangig is bij de Franstalige ondernemingsrechtbank van Brussel.

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

Op basis van de voorafgaande risicoanalyses, waarbij rekening wordt gehouden met verschillende parameters die verband houden met de werven en met het treinverkeer, bestaat de mogelijkheid dat de ploegen van de infrastructuurbeheerder tijdens de werken een lijn totaal moeten onderbreken. Wanneer die situatie zich voordoet, wordt de totale lijnonderbreking benut om een maximaal aantal interventies op de verschillende assets van de infrastructuur in te plannen.

Een dergelijke groepering van activiteiten tijdens de volledige onderbreking van het treinverkeer wordt inderdaad massificatie van de werken genoemd. Gewoonlijk worden de onderhoudswerken op het spoorweginet uitgevoerd tijdens korte buitendienststellingen van de infrastructuur die geconcentreerd worden in periodes waarin er geen treinverkeer is. Bijgevolg is de duur ervan beperkt en gebeurt de spreiding ervan in de tijd en in de ruimte in functie van de plaats waar de onderhoudsploegen zich bevinden. Zo kan het onderhoud niet optimaal worden uitgevoerd.

De massificatie van de onderhoudswerken strekt er bijgevolg toe om de uitvoering ervan in langere periodes op langere baanvakken te concentreren, evenwel steeds met het oog op een minimale impact van deze werken op het verkeer. Ik voeg er nog aan toe dat massificatie niet als de regel mag worden aanzien en dat het bovendien slechts in een beperkt aantal welbepaalde gevallen mag worden toegepast.

**16.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, veiligheid is natuurlijk een belangrijke prioriteit voor zowel DVIS als Infrabel maar tegelijkertijd moet ook de dienstverlening aan de reiziger behouden blijven. Hier komt men in een situatie terecht waarin deze beide principes met elkaar in conflict komen. Ik ben het volledig met u eens dat die massificatie geen principe mag worden en dat het volledig buiten dienst stellen van baanvakken zoveel mogelijk moet worden vermeden.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **17** Questions jointes de

- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "Le survol de Bruxelles" (55000909C)

- Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "Le dossier du survol aérien de la Région bruxelloise et sa proche périphérie" (55001144C)

- Emir Kir à François Bellot (Mobilité) sur "Les fausses déclarations de la province du Brabant flamand quant au survol de Bruxelles" (55001195C)

**17** Samengevoegde vragen van

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

**17.01** **Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'aimerais vous interpellier à propos de plusieurs points concernant le dossier du survol de Bruxelles.

Au mois de septembre, l'État fédéral devait 3,2 millions d'euros au gouvernement bruxellois pour violation des normes de bruit. Les autorités fédérales sont en défaut de paiement depuis le 30 août. Par ailleurs, le fédéral a été tenu de réaliser une étude d'incidence des nuisances sonores. Le deuxième volet de ce rapport a été publié en juin de cette année.

Ensuite, afin d'éviter de payer davantage d'astreintes et d'améliorer rapidement la situation, votre cabinet avait proposé il y a quelque temps de mettre en place des *quick wins*.

En outre, Brussels Airport Company, qui gère l'aéroport, a récemment annoncé avoir l'intention de rénover la piste 25R/07L du 13 juillet au 23 août 2020.

Enfin, fin 2016, skeyes – anciennement Belgocontrol – mettait en place un nouveau logiciel d'aide au choix des pistes (RAAS). Quelques mois plus tard, ce logiciel était déclaré illégal.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que vous allez continuer à payer les astreintes tant que le fédéral ne répond pas au jugement?

Pouvez-vous nous confirmer que les *quick wins* précités ont été étudiés et évalués par vos services? Quel est l'impact concret au niveau du bruit au sol de ces *quick wins* et selon quelle zone (proche de l'aéroport, périphérie éloignée, zone densément peuplée)? Pouvez-vous nous fournir ces évaluations environnementales? Avez-vous la possibilité technique de réduire le bruit subi par les habitants survolés depuis maintenant presque deux ans?

Où en est le chantier de rénovation des pistes évoqué? A-t-il été évalué? Pouvez-vous nous fournir vos études de bruit pour limiter l'impact sur les zones survolées? La population en a-t-elle été informée? Cette rénovation ne représenterait-elle pas une opportunité afin d'évaluer le nouveau schéma de vol?

Où en est la mise en place du logiciel RAAS? Est-il utilisé par skeyes? Si oui, comment expliquez-vous que skeyes utilise un logiciel dont les paramètres n'ont pas été validés par vos soins? Les critères sont-ils publics? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous les fournir?

Quant à la suite donnée au deuxième volet de l'étude d'incidence que j'ai évoqué, avez-vous étudié l'impact environnemental des routes? Que comptez-vous faire pour y remédier?

**17.02** **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, comme mon collègue vient de l'expliquer, ce dossier revient sans cesse, de législature en législature, car le survol de Bruxelles et de sa proche périphérie cause aux habitants des communes concernées de nombreuses nuisances. Il porte également atteinte de manière illégale et disproportionnée à leurs droits fondamentaux, principalement le droit à un environnement sain consacré tant dans notre Constitution qu'à travers la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

La pollution de l'air due aux rejets des réacteurs et l'insécurité réelle causée par des avions en phase critique de décollage ou d'atterrissage constituent l'une des atteintes graves à l'intégrité physique des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie.

Durant la précédente législature, mon groupe n'a eu de cesse de vous interroger sur ce dossier. Depuis plus de quinze ans, aucune avancée n'a été constatée au niveau fédéral. Pire encore, le nombre de vols constatés n'a cessé de croître, tant durant la journée que durant la nuit. De nombreux Bruxellois se plaignent, ce matin encore, d'avoir été réveillés à 05 h 00 par le bruit assourdissant des réacteurs.

Nous insistons également sur le fait qu'à aucun moment, le gouvernement fédéral n'a évalué les incidences

environnementales de ces vols de nuit pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, malgré les risques avérés pour le sommeil et la tranquillité de ces personnes. Pourtant, le tribunal de première instance de Bruxelles, par son jugement du 20 juillet 2017, a condamné l'État belge en exigeant le strict respect de l'arrêté Gosuin, dit "arrêté bruit", entré en vigueur en 2000. Le tribunal a également confirmé, par son jugement du 1<sup>er</sup> février 2019, l'obligation pour l'État fédéral de produire une étude d'incidence environnementale avant le 3 juin 2019, sous peine d'astreintes de 300 000 euros par mois de retard.

Selon les dernières informations communiquées par la presse et confirmées par différentes organisations, il ressort que certaines communes du nord du pays tentent, quant à elles, de démontrer que la Région bruxelloise ne serait que très peu survolée, afin d'en tirer avantage dans un contentieux judiciaire.

S'il ne nous appartient pas de nous prononcer sur ce contentieux, cela pose quand même question parce qu'il y a des cartes qui reprenaient des tracés radar de vols qui ne portaient que sur la route du ring et qui auraient ainsi été détournées, omettant délibérément celles montrant bien que le virage gauche survole Bruxelles.

Monsieur le ministre, quel est l'état du dossier du survol de la Région bruxelloise et de sa proche périphérie? Des avancées majeures peuvent-elles être attendues tant par les associations que par les habitants survolés?

Où en est-on avec l'étude d'incidence environnementale ainsi qu'avec le paiement des éventuelles astreintes en cas d'inaction du gouvernement fédéral? Un gouvernement, certes en affaires courantes, peut-il ainsi décider de ne pas respecter les décisions de justice?

Afin de clarifier les éventuelles informations erronées, pourriez-vous nous communiquer le nombre d'avions ayant survolé Bruxelles au cours de l'année 2018?

**17.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, l'État fédéral a versé les astreintes réclamées par la Région de Bruxelles-Capitale pour les deux mois de commandement reçus, datant de mai et de juin 2019, pour un montant de 2 411 490,41 euros pour les vols jugés en infraction par la Région de Bruxelles-Capitale en avril et mai 2019. L'État belge a toujours honoré les paiements dus. Dans le dossier que vous citez, ces paiements ont aussi eu lieu. Nous avons payé tous les commandements reçus. Nous n'en avons pas reçu d'autres.

Concernant les nuisances sonores, vous évoquez le second volet de l'étude d'incidence réalisée par Envisa. Je vous en remercie. J'en profite d'ailleurs pour vous inviter à prendre connaissance des deux volets de cette étude. En effet, elle est d'un haut niveau de qualité et pose à mon sens les vraies questions face à un problème global qui nécessite une implication de tout un chacun. Les principes et les voies de recherche d'une solution équitable y sont exposés. Je rappelle que l'analyse a servi quelques vérités crues sur les uns et les autres dans le constat, et personne n'y a échappé.

Le préambule au résumé opérationnel de cette étude précise: "Une politique commune en matière de bruit pour l'aéroport de Bruxelles est une condition préalable pour que tout organisme puisse déterminer la solution opérationnelle optimale." Après avoir énoncé une liste d'une dizaine d'exemples d'objectifs de cette politique commune, l'étude ajoute encore: "Ces objectifs ne sont pas entièrement compatibles entre eux et nulle part ce type d'objectif n'est défini comme une politique belge commune en matière de bruit des avions de l'aéroport de Bruxelles-National."

Et de poursuivre: "Tant qu'aucun processus politique harmonisé et convenu d'un commun accord entre toutes les parties n'est achevé, aucune agence extérieure ne peut donc fournir la solution du bruit opérationnel – autrement dit: solution miracle – escomptée scientifiquement et exigée par le jugement du 19 juillet 2017."

Les *quick wins* ne dérogent pas à ce principe. Aucune mesure structurelle – qu'elle soit à court, moyen ou long terme – ne peut être isolée d'une approche générale. Toute mesure – qu'importe sa nature – aurait pour effet secondaire de bénéficier davantage à certaines franges de la population au détriment d'autres. Au demeurant, je tiens à rappeler que les décisions judiciaires postérieures à celle de juillet 2017 émanant de plaintes de riverains d'une autre région que la Région de Bruxelles-Capitale rendent impossible toute action qui ne découlerait pas d'une approche générale.

Par conséquent, il importe que le prochain gouvernement fédéral puisse mener les travaux d'élaboration de l'approche globale des nuisances sonores, en se fondant sur le plan global que je vais présenter aux membres du kern et tenter de faire progresser ainsi que sur l'étude Envisa dont nous disposons depuis quelques mois.

Pour ce qui concerne le logiciel RAAS, je rappelle que ce dernier a été développé afin d'assister les contrôleurs dans le choix des pistes à utiliser, conformément aux instructions données par le ministre. Cet outil ne se substitue pas aux contrôleurs aériens. Skeyes est tenue de garantir, comme attendu d'une entreprise publique autonome, la sécurité de la navigation aérienne et le respect des instructions ministérielles.

Je confirme qu'aucun changement n'a été apporté au processus décisionnel et aux critères de sélection des pistes pour la mise en œuvre du RAAS et qu'à ce jour, les paramètres proposés par Skeyes n'ont pas été validés par la Direction générale du trafic aérien (DGTA).

Certaines de vos questions évoquent aussi les articles de presse parus la semaine dernière au sujet d'une prétendue tentative de manipulation de la part de parties flamandes – communes et province – dans un recours intenté contre l'État belge. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur ces allégations. Néanmoins, je puis vous affirmer que la situation générale et détaillée du trafic aérien opérant à Bruxelles-National – tant en nombre de mouvements qu'en pourcentage par piste, par agglomération, par route de départ et par procédure d'arrivée – est bien reprise dans les différents tableaux et cartes du document contenant les conclusions de l'État belge que nos avocats ont remises au juge qui instruit l'affaire.

Les cartes reprenant les courbes de bruit de l'ensemble du trafic de l'aéroport de Bruxelles y sont donc bien incorporées, avec de multiples détails sur l'ensemble de l'activité aéroportuaire – sans en isoler ou en oublier une – permettant d'éclairer les parties et les juges sur les données et proportions du nombre d'avions empruntant les différentes routes et sur le bruit qui en découle pour chaque Région. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous remettre cette liste. Nos avocats ont une photographie de toute la situation.

Concernant le chantier de rénovation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, selon l'article 2, § 2 de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux procédures de navigation aérienne, le ministre est compétent pour déterminer les routes de vol et ainsi l'usage des pistes à Bruxelles-National au cours des travaux.

Les instructions du ministre et du directeur général réglementant l'usage du PRS prévoient la possibilité de déroger au PRS en cas de travaux sur les pistes concernées. Par courrier, BAC m'a communiqué, au début du mois de septembre 2019, les pistes qui seront probablement utilisées par skeyes sur la base des conditions météorologiques, des infrastructures disponibles et des autres critères d'attribution des pistes actuellement en vigueur et par ailleurs décrits à l'AIP.

J'ai demandé à la DGTA, à la suite de ce courrier de septembre 2019 pour des travaux en 2020, une analyse détaillée des impacts qu'auraient ces travaux ainsi qu'une proposition de mesures de mitigation, c'est-à-dire de la configuration de pistes que la DGTA jugera la plus appropriée à me soumettre. À la suite de cette analyse et de ces propositions, j'aurai une concertation avec l'administration et une instruction sera alors envoyée à skeyes, comme cela a été fait lors des autres travaux sur la même piste 25R en 2012 et en 2015.

**17.04 Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, il faut quand même faire attention et éviter l'humour douteux concernant le survol de Bruxelles, même si cela m'a fait sourire.

Le **président**: Essayons d'atterrir sur ce point de l'ordre du jour qui nous occupe.

**17.05 Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Vous êtes en forme, monsieur le président!

Monsieur le ministre, comme cela a été dit, des rapports ont beau être rendus, des actions ont beau être menées, des programmes politiques ont beau être écrits par les uns et les autres, il s'agit d'un dossier qui hante les nuits d'une très grande partie de la population bruxelloise depuis trop longtemps. Étant originaire de Woluwe-Saint-Pierre, c'est une situation que je connais malheureusement trop bien.



Vous objectivez. Je tiens, d'ailleurs, à vous remercier pour les documents que vous nous avez remis. Nous continuerons évidemment à vous poser des questions. Je sais que le sujet n'est pas facile. Je ne pense pas qu'on puisse le résoudre d'un coup de baguette magique. Mais à un moment donné, il faudra qu'on puisse, sur la base de rapports objectifs, répondre politiquement à un problème de qualité de vie et de santé publique qui est lié aux nuisances des vols pour la population bruxelloise, mais aussi en dehors. À cette fin, il serait d'ailleurs intéressant de pouvoir disposer des données du deuxième volet dont vous avez parlé.

Notre détermination à avancer sur le sujet est vraiment sans faille. Mais il est clair qu'il faudra évidemment se mettre à plusieurs autour de la table pour y arriver.

**17.06 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse - je dois le reconnaître - assez étayés. Je vous remercie également pour les chiffres que vous nous avez transmis et qui démontrent bien que le survol de Bruxelles reste problématique au regard des parties de Bruxelles concernées.

C'est la raison pour laquelle, si des cartes ont été détournées à l'occasion de certaines conclusions, même si ce n'est pas le cas des conclusions qui ont été déposées par l'État belge, c'est juste inacceptable.

Je voudrais aussi revenir sur le paiement des astreintes. J'entends que l'État fédéral a payé des astreintes pour les vols qui ont été jugés en infraction, pour les mois d'avril et de mai. Mais cette solution n'est pas tenable. Et cela démontre bien la nécessité d'une solution structurelle en la matière.

Vous expliquez que s'il y a blocage, cela ne résulte pas d'une absence de volonté du fédéral mais d'une absence de volonté de certains partenaires avec lesquels une solution doit être trouvée, ce dont je prends note.

Toujours est-il qu'en tant que ministre fédéral de la Mobilité, votre mission est de réunir tous les partenaires pour arriver à une solution qui puisse satisfaire tout le monde ou, en tout cas, le plus grand nombre.

Il s'agit de se mettre en conformité avec des décisions de justice mais aussi avec votre propre accord de gouvernement qui insistait sur le développement économique de l'aéroport dans le respect des conditions de vie des riverains et de tous les citoyens touchés par les nuisances sonores.

Il y a toujours le volet relatif à l'étude d'incidences environnementales mais je voulais aussi insister sur la problématique d'une fixation éventuelle d'une période dite de nuit qui est en vigueur dans d'autres aéroports sans que cela ne porte aucunement préjudice à l'activité économique de ces aéroports, le développement d'une stratégie aéroportuaire nationale mais aussi l'instauration d'une autorité publique indépendante de contrôle des nuisances sonores aériennes. Avec le contentieux en cours, on voit bien l'importance d'avoir des partenaires pleinement objectifs dans leurs constats et recommandations.

J'entends votre détermination mais sachez que nous aussi, nous restons déterminés à faire en sorte que les solutions sur lesquelles vous et votre successeur, vous allez travailler, aillent dans le bon sens.

**17.07 François Bellot,** ministre: Je voudrais donner une réponse sous forme d'une boutade ou d'une suggestion que j'avais faite.

On a un bureau d'études qui vient de mener une étude très fouillée, effectuée par de grands experts internationaux qui ont pu atteindre des résultats spectaculaires dans de grands aéroports très connus. Je demande simplement à toutes nos familles politiques si elles sont prêtes à dire qu'elles se retirent du dossier et à confier à ces experts le soin de tracer eux-mêmes les futures routes aériennes arrivant à Bruxelles et de trouver des solutions.

Je ne vous demande pas une réponse maintenant. C'est une question que je pose.

Je l'ai dit lors de la précédente commission; j'ai demandé à d'autres partenaires politiques qui n'étaient pas nécessairement dans la majorité gouvernementale fédérale s'ils étaient prêts, comme dans la plupart des autres pays où il y a des conflits autour des aéroports, à dire que le pouvoir politique se retirait du dossier et confiait à une autorité indépendante, scientifique, connue pour la pertinence de ses choix, l'opportunité de décider l'activité aéroportuaire et les routes.

Je ne vous demande pas de répondre mais réfléchissez-yl!

Le **président**: Le Parlement ayant le dernier mot, je me retourne vers Mme Rohonyi. Souhaitez-vous répliquer au ministre?

**17.08 Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, j'entends votre suggestion, mais je pense qu'il y a quand même des critères objectifs qui permettent de déterminer un tracé qui respecte un maximum la population. Un de ces critères, justement, c'est la densité de la population.

**17.09 Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): C'est évidemment un débat très sensible, mais aussi passionnant. Je sais que nous sommes actuellement dans une période d'affaires courantes, avec un gouvernement minoritaire, mais nous attendons ces réponses du gouvernement fédéral depuis de nombreuses années. L'objectivation, les experts internationaux, nous les avons toujours vus d'un bon œil. Cependant, il faut à un moment prendre une décision au niveau politique. On ne peut pas laisser l'ensemble des décisions politiques à un organe externe.

Il aurait peut-être fallu tenter le coup durant les quatre ou cinq dernières années. Je ne trouve pas que vous, ou votre prédécesseuse, ayez consacré beaucoup d'énergie à ce niveau-là. J'entends votre appel et j'y suis en partie sensible, mais il faut passer à l'action. Je sais qu'aujourd'hui les conditions ne sont pas réunies pour agir, mais il faudra que ce soit traité d'urgence dès qu'une majorité sera mise en place.

**17.10 François Bellot**, ministre: Le rapport Envisa, parties I et II, se trouve sur le site du SPF Mobilité et Transports. Je vous invite à le lire à tête reposée, mais pas avant d'aller dormir car vous risqueriez de passer une nuit un peu agitée, vu le discours, parfois un peu rude, tenu à l'encontre de l'ensemble des acteurs.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Chers collègues, le ministre nous quittera vers 17 h 30. Nous pouvons encore traiter quelques questions, en principe jusqu'au point 28 de notre agenda. Les questions restantes seront traitées lors d'une prochaine commission, le mercredi 27 novembre après-midi.

Mijnheer Bertels, u hebt een vraag?

**17.11 Jan Bertels** (sp.a): Inderdaad voorzitter, zal mijn vraag onder punt 38 ook nog behandeld worden?

De **voorzitter**: Neen, mijnheer Bertels, die vraag zal tijdens een volgende vergadering worden behandeld.

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

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

**18.01 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het ontwerp van netverklaring voor 2021 lezen we op pagina 57 dat in het kader van het nationaal werkvenster "toegekende capaciteit is voorbehouden aan Infrabel op zondag tussen 01.00 uur en 05.00 uur, ongeacht de gebruiksintensiteit van de lijn en dit voor het volledige net". Op dat moment rijden er nog enkele treinen, bijvoorbeeld de IC445 van Brussel-Centraal naar Oostende en de IC9272 van Antwerpen-Centraal naar Brussel-Centraal. Bovendien zijn er nog altijd een aantal treinen die tijdig in bepaalde stelplaatsen moet geraken voor het einde of het begin van de dienst.

Ik heb de volgende vragen voor u, mijnheer de minister.

Ten eerste, kan u duiden wat precies de draagwijdte is van deze passage? Betekent dit dat het hele jaar door op zaterdagavond tussen 01.00 uur en 05.00 uur werken plaatsvinden op het net? Gelden voor de planning van deze werken dezelfde procedures en timing, wat het overleg met de operatoren betreft, zoals u hebt geantwoord op eerdere parlementaire vragen.

Ten tweede, wat is hiervan de impact op het treinverkeer, onder andere op de aangehaalde voorbeelden.

Wanneer en hoe wordt deze impact gecommuniceerd aan de reizigers? Worden er busdiensten of andere alternatieven geboden voor geïmpacteerde treindiensten?

Tot slot, kan dit een probleem vormen voor de toewijzing van extra rijpaden in de toekomst? Beperkt dit de mogelijkheid om het aanbod aan laatavond-, nachtelijke of ochtendlijke treinen uit te breiden?

**18.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, om veilig treinverkeer en een betrouwbaar spoornet te garanderen, zijn werken aan de spoorinfrastructuur van cruciaal belang. Infrabel laat mij weten dat zij er alles aan zal doen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. In dat kader wordt een werkvenster ingebouwd. Dit is een tijdsinterval dat wordt vrijgehouden voor werken.

De technische diensten van Infrabel kunnen binnen deze periode naar eigen goeddunken werken inplannen. De werken krijgen binnen dit tijdsinterval voorrang op de treinen. Dit betekent echter niet dat er sowieso werken zullen plaatsvinden tijdens deze periode. Indien er geen werken gepland zijn, kunnen er wel treinen worden ingepland. De operatoren zijn op de hoogte van de werkvensters.

Volgens Infrabel zullen treinen die binnen een werkvenster aangevraagd worden, worden verplaatst of eventueel afgeschaft om voorrang te geven aan ingeplande werken. De manier waarop de treinen worden aangepast, gebeurt in nauw overleg met de betrokken spooroperatoren. Wanneer en hoe de impact wordt gecommuniceerd aan de reizigers, evenals de aangeboden alternatieven, is een beslissing van de NMBS of andere operatoren.

**18.03** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag was ingegeven door een bezorgdheid van TreinTramBus en de Vereniging van Treingebruikers die dachten gelezen te hebben dat er tussen 01.00 uur en 05.00 uur op zaterdagochtend geen treinen meer zouden kunnen rijden, wat dus niet blijkt te kloppen. Er wordt alleen voorrang verleend aan de werken.

Gelet op de komst van de nieuwe nachtverbinding met Wenen en hopelijk een verdere uitbreiding van het nachttreinaanbod zou ik willen vragen om daarmee rekening te houden in de toekomst en ervoor te zorgen dat het werkvenster die ontwikkeling alvast niet hindert.

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

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

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

**19.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, wij lezen in de pers recent over een onderzoek van CROW-Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid van de overheden in Nederland, dat hét fietsland in Europa is.

Uit dat onderzoek blijkt dat wie fietst met muziek in de oren, tot tien keer meer risico loopt op een ongeval. Daarop werd ook bij ons het debat in de media gevoerd. Aan de ene kant staan pleitbezorgers van een verbod, zoals oud-politierechter Christian Van Hoorebeke en universitair onderzoeker Bas de Geus, en aan de andere kant staat de Fietsersbond, die vindt dat dat argument geldt voor alle weggebruikers. Ook automobilisten en voetgangers kunnen immers worden afgeleid door muziek in de oren. Sommige koptelefoons zijn trouwens geluidsdempend, waardoor ze omgevingsgeluid elimineren, maar het contact met de omgeving wel blijven behouden. De situatie is dus niet zo zwart-wit als wordt voorgesteld.

Mijnheer de minister, ten eerste, bent u op de hoogte van dat onderzoek? Kunt u kort de conclusies ervan toelichten?

Ten tweede, kent u meer details uit het onderzoek? Op welke manier werd het verhoogde risico op een ongeval door het dragen van een koptelefoon of oortjes vastgesteld? Is er een bepaald decibelgehalte vanaf wanneer de focus op het verkeer sterk afneemt?

Ten derde, bent u op de hoogte van studies over de invloed van omgevingsgeluiden en afleiding op andere weggebruikers?

Ten vierde, hoe staat u tegenover het dragen van oortjes en koptelefoons in het verkeer, hetzij door fietsers, hetzij door andere weggebruikers? Bent u voorstander van een verbod of zou u dat overwegen?

**19.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Vandenbroucke, rond het thema zijn er reeds tal van onderzoeken gevoerd.

De meeste komen tot de nogal voorspelbare conclusie dat het luisteren naar muziek in het verkeer ervoor zorgt dat de omgevingsgeluiden slechter worden waargenomen en dat het lokaliseren van andere voertuigen moeilijker wordt.

In sommige onderzoeken maakten fietsers gewag van compensatiegedrag in complexe verkeerssituaties, zoals het zachter zetten van de muziek, iets vaker rondkijken of slechts een oortje gebruiken.

In andere onderzoeken werd dergelijk compensatiegedrag echter niet of nauwelijks vastgesteld tijdens de observaties.

Het onderzoek rond dit thema is op dit ogenblik niet in een voldoende vergevorderd stadium om daarop nu reeds beleidsopties te enten.

Een verbod is momenteel niet aan de orde. Een dergelijk verbod zal ook onmiddellijk aanleiding geven tot bijkomende vragen, zoals: wat met de voetgangers? Wat met motorrijders die naar muziek luisteren met boxen in hun helm? Wat met te luide muziek in auto's? Enzovoort.

Gelukkig is er artikel 8.3 van het verkeersreglement, dat stelt dat een bestuurder steeds in staat moet zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand moet hebben. Dit laat toe om nu reeds bestuurders te bestraffen als duidelijk blijkt dat zij door het luisteren naar te luide muziek hun voertuig onvoldoende in de hand hebben.

**19.03** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw geruststellend antwoord, waarmee ik het volledig eens ben.

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

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

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

**20.01** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag een beetje inkorten, gelet op de tijdsdruk. Ik meen dat wat ik schreef ter inleiding bij mijn vraag niet nodig is om iedereen te overtuigen van het belang van het probleem van het spoorlopen.

Onlangs werd een aantal controles gedaan. Wat mij daarbij opviel, was dat bij de twee controles in mijn buurt op één plaats redelijk veel overtredingen werden vastgesteld maar dat in het station van Kiewit, in Hasselt, de resultaten verrassend goed waren. Het publiek daar bestond vooral uit schoolkinderen van wie de school zich 200 meter daar vandaan bevindt, die zich heel keurig aan de regels hielden.

Het blijkt dat Infrabel in de klaslokalen van die school geweest is ter preventie, met een prima resultaat dus. Ik ben daar heel verheugd over. Ik ken die school namelijk heel goed. Het is vroeger mijn eigen school geweest. Ik heb contact gehad met de directie en die heeft blijkbaar heel breed gewerkt inzake de veiligheid in de buurt van spoorwegen.

Ik kom tot mijn vragen.

Hoeveel scholen werden door Infrabel bezocht met het oog op veiligheidspreventie aan spoorwegen of spoorwegovergangen?

Was of is er overleg met de verschillende onderwijskoepels of met de lokale besturen om dit goede

preventieproject verder uit te breiden tot andere scholen? Zo ja, wat was het resultaat van die gesprekken? Wat is de stand van zaken? Zo nee, waarom niet, en komt dit overleg er alsnog?

**20.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat zij in 2019 tot nu toe in 20 scholen of tijdens verkeersdagen van de lokale politie een actie met The Floor georganiseerd heeft. Daarmee heeft Infrabel ongeveer 8.000 jongeren bereikt. Tot eind dit jaar zijn er nog vijf acties gepland. Er komen ook nog heel wat aanvragen binnen.

In het schooljaar 2018-2019 waren er 29 acties in scholen en tijdens politiedagen. Voor acties met The Floor werkt Infrabel alleen op aanvraag. Elke school in België kan een dergelijke sensibiliseringsactie gratis aanvragen. Infrabel stelt daarbij een minimumaantal deelnemers van 250 leerlingen voorop. Tot nu toe heeft Infrabel de onderwijskoepels en –besturen nog niet gecontacteerd, omdat zij telkens genoeg aanvragen had voor het hele schooljaar.

In 2018 heeft Infrabel wel deelgenomen aan een opleiding van de VSV, waaraan lokale besturen en politiezones konden deelnemen, en ook aan een studiedag voor basisscholen en middelbare scholen. Tijdens die opleiding en studiedag heeft Infrabel haar verschillende initiatieven toegelicht. In 2020 wil Infrabel in samenwerking met Securail bekijken waar er problematische situaties zijn, zogenaamde hotspots, om de scholen aldaar proactief een actie aan te bieden.

**20.03** **Frank Troosters** (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het was heel duidelijk. Ik juich dat initiatief absoluut toe. Ik vind het een heel goed initiatief. Ik wil alleen nog een suggestie meegeven. Misschien kan er vanuit de scholen zelf, in samenwerking met Infrabel, gewerkt worden aan verkeersveiligheid in het algemeen en specifiek rond de problematiek van spoorwegovergangen en het spoorlopen. Er hoeven daarom niet per se altijd mensen van Infrabel zelf aanwezig te zijn.

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

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

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

**21.01** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, in het weekend van 12 oktober 2019 hebben vrijwilligers van het Gents MilieuFront alle gestalde fietsen rond het station van Gent-Sint-Pieters geteld. Zij telden 13.460 fietsen in en rond het stationsterrein, wat ten opzichte van een telling eind 2017 een stijging met 19 % betekent.

Daartegenover zijn er slechts 11.861 gratis fietsenstallingen beschikbaar in en rond het station, wat maakt dat voor 2.100 fietsen geen stalling beschikbaar was.

Rond het station zijn verschillende plekken waar fietsen kunnen worden geplaatst. Op het Koningin Maria-Hendrikaplein voor de ingang van het station is in de stallingen plaats voor 1.763 fietsen en vonden bij de telling maar liefst 1.300 fietsen geen plaats.

De stallingen worden beheerd door het parkeerbedrijf APCOA, dat in opdracht van de NMBS drie keer per jaar de fietsenstallingen opruimt en fietswrakken weghaalt. Dat is te weinig, gelet op de manier waarop het plein er doorgaans bijligt.

Ook in de ondergrondse parking blijkt de vraag groter dan het aanbod, met 4.448 fietsen voor slechts 4.137 stallingen.

De ondergrondse fietsparking onder het Mathildeplein in het beheer van de NMBS stond in datzelfde weekend dan weer grotendeels leeg, met slechts 119 fietsen voor 1.800 fietsstelplaatsen. Die fietsenstalling is immers enkel toegankelijk via een smalle trap met een fietsgoot. De toegang is ook niet aangeduid aan het station.

Graag had ik de hiernavolgende vragen gesteld.

Hoeveel fietsenstallingen in en rond het station van Gent-Sint-Pieters zijn er nu in het beheer van de NMBS?

Mijnheer de minister, kunt u een laatste stand van zaken van het renovatieproject Gent-Sint-Pieters geven, specifiek voor de fietsenstallingen?

Zijn er reeds plannen voor het creëren van extra fietsenstallingen opgesteld? Indien ja, over hoeveel stallingen gaat het? Op welke locatie komen ze?

Wanneer was het laatste overlegmoment tussen de NMBS en de stad Gent over de fietsenstallingen in en rond Gent-Sint-Pieters? Zijn beide partijen op de hoogte van het tekort aan fietsenstallingen? Werden reeds afspraken gemaakt of initiatieven genomen?

Is de NMBS op de hoogte van de problemen met oude fietsen die worden achtergelaten aan de stallingen op het Koningin Maria Hendrikaplein? Is de NMBS bereid de frequentie voor het opruimen van de stallingen door APCOA op te drijven?

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenbroucke, al die fietsen aan het station zijn inderdaad indrukwekkend. Dat bevestig ik.

**21.02** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, er wordt in Gent immens veel gefietst.

**21.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer Vandenbroucke, de NMBS liet de beheerder van de fietsstallingen, APCOA, tellen hoeveel fietsen er gestald zijn aan het station van Gent-Sint-Pieters. Volgens de NMBS werden er 3.000 minder geteld dan u in uw vraag aanhaalt. In ieder geval biedt de NMBS momenteel 12.050 fietsstallingen en heeft zij plannen om dat te laten groeien tot 15.000. Zij heeft recentelijk ook een enquête afgenomen om de gebruikers van de fietsstalling beter te kennen. De resultaten worden verwacht tegen eind oktober.

Er zijn regelmatig overlegmomenten tussen de stad Gent en de NMBS. Op de vergadering van 8 november van een nieuwe technische expertengroep met onder andere vertegenwoordigers van de NMBS, de stad Gent, GMF en TreinTramBus zal de fietsenstalling worden besproken. Het aantal keer dat verkeerd gestalde fietsen worden weggehaald, is contractueel vastgelegd tot en met 2021. Het is niet mogelijk om de verplichtingen tijdens de duur van het contract aan te passen. De installatie van een toegangscontrole zal volgens de NMBS in ieder geval een positieve impact hebben op een aantal weesfietsen.

**21.04** **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, het is positief dat het aantal fietsstallingen zal worden opgetrokken van 12.000 naar 15.000. U hebt daar wel geen timing bij genoemd. Kunt u daar iets over zeggen?

Het is bijzonder jammer dat het contract met APCOA niet kan worden aangepast, want het is zeer problematisch. Mijnheer de voorzitter, u hebt gelijk: wij slagen er in Gent in om alsmaar meer mensen de fiets te laten gebruiken. Het is ronduit spectaculair hoeveel mensen elk jaar meer de fiets gebruiken. Wij moeten er echt voor zorgen dat op een knooppunt van duurzame mobiliteit – het treinstation is er zo een – voldoende en veilige fietsstallingen aanwezig zijn.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**22** **Samengevoegde vragen van**

- **Kim Buyst** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De ticketverkoop van de NMBS via app en automaten" (55001056C)

- **Joris Vandenbroucke** aan **François Bellot** (Mobiliteit) over "De ticketverkoop bij de NMBS via de automaten en app" (55001076C)

**22** **Questions jointes de**

- **Kim Buyst** à **François Bellot** (Mobilité) sur "La vente de tickets de la SNCB sur l'appli et aux distributeurs automatiques" (55001056C)

- **Joris Vandenbroucke** à **François Bellot** (Mobilité) sur "La vente de billets à la SNCB par distributeur automatique et appli" (55001076C)

**22.01 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wie een ticket wil kopen op de app van de NMBS, heeft maar liefst 23 opties. Men krijgt geen uitleg bij de optie maar men moet zelf inschatten wat het meest aangewezen ticket is. Hetzelfde geldt voor de ticketautomaten. Ook dan moet men zelf weten dat men vanaf vrijdag 19.00 uur beter een weekendbiljet koopt, wil men heen en terug reizen in hetzelfde weekend. Zo zijn er nog tal van voorbeelden.

Binnenkort zou het ook mogelijk zijn om de nog meer complexe formules als railpassen en andere via de app aan te kopen. Dit dreigt het proces nog ingewikkelder te maken.

Wil de NMBS echter klantvriendelijker zijn, dan is het belangrijk dat ze haar reizigers wegwijs maakt naar de voor hen meest voordelige formule. Vandaar mijn volgende vragen.

Hoe evalueert de NMBS zelf de ticketverkoop via haar app en automaten? Hoeveel klachten krijgt de NMBS binnen per jaar in verband met de werking van de ticketverkoop van de app en de automaten? Wat zijn de voornaamste klachten betreffende deze problematiek?

Welke plannen bestaan er bij de NMBS om de tariefstructuur van haar tickets, passen en abonnementen te vereenvoudigen? Hoe beoordeelt u de tariefstructuur? Welke verbeteringen acht u noodzakelijk?

Heeft de NMBS plannen om de software van haar automaten en de app te veranderen? Zo ja, zal er meer aandacht besteed worden aan klantvriendelijkheid?

**22.02 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, blijkbaar heeft er op 8 oktober in het station van Diest een opleiding plaatsgevonden om de reizigers aan te zetten om meer gebruik te maken van automaten en de app om tickets te kopen omdat de openinguren van de loketten worden teruggedrongen. Wij zijn er alvast geen voorstander van om in stations zoals dat van Diest, toch een centrumstad, de bediening van klanten aan loketten te verminderen.

Collega Buyst heeft zeer duidelijk geschetst wat het probleem is met apps en automaten. Zij geven namelijk niet automatisch de goedkoopste optie. Het is niet realistisch om van gebruikers van de trein, zeker occasionele gebruikers, te verwachten dat zij klaar zien in de ingewikkelde tariefstructuur van de NMBS. U moeten weten dat er een weekendtarief bestaat en dat er tijdelijke tarieven zijn, bijvoorbeeld voor de week van de mobiliteit of het Happy Trip ticket en dergelijke. Met andere woorden, een vereenvoudiging van het ticketsysteem en een modernisering van de software van de automaten dringt zich op wil men de reiziger dezelfde service bieden als aan een loket.

Ik heb daarover enkele vragen.

Zijn er reeds plannen bij de NMBS om de software van de automaten en de apps te verbeteren zodat de reiziger steeds het goedkoopste ticket krijgt?

Wordt er over nagedacht om de automaten te voorzien van een help- of contactfunctie zodat de treinreizigers van op afstand kunnen worden geholpen door een contactcenter bij het kopen van een ticket?

De NMBS heeft in het station van Diest op 8 oktober een infosessie georganiseerd over het gebruik van automaten. Worden deze sessies in meerdere stations georganiseerd?

Hoeveel klachten krijgt de NMBS jaarlijks over kapotte of slecht functionerende automaten?

In hoeveel gevallen werden reizigers de afgelopen drie jaar terugbetaald wanneer zij konden aantonen dat hen niet het goedkoopste ticket werd verkocht? Voor welk totaalbedrag was dat in elk van deze jaren?

Klopt het dat het voornemen bestaat om de bestaande loketten open te houden tot 2020 maar dat er daarna naar alternatieven zal worden gezocht? Zo ja, kunt u aangeven of er al een concrete planning is voor het sluiten van de loketten en hoeveel stations hierdoor worden getroffen?

**22.03 Minister François Bellot**: Beste collega, zeven op tien treinbiljetten worden vandaag via digitale kanalen aangekocht. Dit gewijzigde aankoopgedrag heeft vanzelfsprekend een grote invloed op de verkoopkanalen van de NMBS. De NMBS plaatst de klant centraal. Zij volgt de gewoontes van haar klanten op en staat erop dat haar aanbod aangepast is aan de wensen van haar verschillende soorten klanten.

De NMBS heeft inderdaad een aantal initiatieven opgezet dat ervoor moet zorgen dat het voor de klant eenvoudiger is zijn weg te vinden in haar aanbod, zodat die gemakkelijker een geschikte oplossing kan vinden, afhankelijk van zijn persoonlijke profiel.

Zo heeft de NMBS in 2019 haar nieuwe interactieve website opgestart, die de navigatie eenvoudiger maakt en de klantervaring verbetert.

Ook haar tariefaanbod werd vereenvoudigd. Enkele voorbeelden zijn de vereenvoudiging van de groepstarieven, de invoeging van een vereenvoudigd aanbod voor concertzalen, het Bravo! Ticket voor Vorst Nationaal, de vereenvoudiging van het fietsaanbod enzovoort.

Verder liggen nog andere projecten ter studie voor 2020, waaronder een aantal erop gericht is de navigatie van de klanten op de verschillende distributiekkanalen te vereenvoudigen.

Als wij het aantal klachten dat de NMBS krijgt over haar verkopen via haar digitale kanalen in verhouding zetten tot het totale aantal verkopen, kunnen wij stellen dat slechts een minieme fractie, 0,000018 % van de transacties tot een klacht leidt.

Uit deze cijfers meen ik te kunnen afleiden dat de klantentevredenheid over het digitale aanbod bij de NMBS groot is. De weinige klachten die de NMBS krijgt over het gebruik van haar automaten handelen vooral over foute keuzes die werden ingegeven, een klant die zijn biljet toch niet wenst te gebruiken, of een biljet dat niet afgeleverd zou zijn.

De problemen die betrekking hebben op de beschikbaarheid van de automaten zelf vertegenwoordigen slechts 2 % van de klachten. Op haar vernieuwde website heeft de NMBS al een oplossing uitgewerkt die zorgt voor assistentie bij de zoektocht naar het beste tarief. Momenteel werkt de NMBS ook een oplossing uit om te zorgen voor geleiding naar het beste tarief bij aankoop via de smartphone of een automaat. Zij zoekt daarbij naar het juiste evenwicht tussen gebruiksgemak, de keuze van het beste product en de snelheid van de transactie. De zeer hoge beschikbaarheidsgraad van 98,8 % van de automaten zorgt ervoor dat de reizigers tevreden zijn over de automaten van de NMBS.

U vraagt mij hoeveel reizigers er werden terugbetaald als zij konden aantonen dat hen niet het goedkoopste ticket werd aangeboden. Dergelijke cijfers houdt de NMBS echter niet bij. De NMBS verstrekt sinds begin 2015 telefonisch bijstand voor het gebruik van de verkoopautomaten. Het nummer van het NMBS-contactcenter staat vermeld op elke NMBS-automaat en is bereikbaar zeven dagen op zeven, van 07.00 uur tot 21.30 uur. Hier kan de klant hulp krijgen om hem te begeleiden bij de aankooptransactie, over de productopties, betalingswijzen en uitgifte van het vervoersbewijs, om hem in te lichten over de beschikbare producten, om hem te adviseren en om hem te helpen in geval van technische moeilijkheden. Deze mogelijkheid wordt weinig gebruikt door klanten van de NMBS. De NMBS organiseert ook infosessies over het gebruik van de automaten in elke gemeente die ernaar vraagt. De NMBS laat mij weten dat zij momenteel weinig zulke aanvragen krijgt.

**22.04 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het is duidelijk dat de NMBS initiatieven neemt, maar de reiziger verdwaalt momenteel toch wel in het ingewikkeld NMBS-systeem, zeker de reiziger die gebruikmaakt van de app of van de automaat, waar maar liefst 23 opties voor verwarring zorgen.

Om die reden lanceer ik enkele oproepen. Ten eerste, laten wij het eenvoudiger maken. Laten wij ervoor zorgen dat de reiziger altijd het goedkoopste ticket krijgt, ongeacht of hij zijn ticket koopt aan een loket, aan een automaat of online.

Ten tweede, laten wij stappen zetten om de tickets van het trein-, tram- en busvervoer op elkaar af te stemmen. Zo maken wij het makkelijker voor degenen die voor het openbaar vervoer kiezen en belonen wij de pendelaar voor diens duurzame keuze.

**22.05 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik dacht even dat u het clenbuterolgehalte in het bloed van Alberto Contador tijdens de Vuelta van 2012



vernoemde toen u de foutenmarge aanhaalde. De essentie van heel het verhaal is natuurlijk dat er nog altijd een fundamenteel verschil bestaat tussen de dienstverlening van iemand aan het loket dan wel de dienstverlening van een automaat of app.

Ik ben voorstander van automatisering als dat het gebruiksgemak en de klantvriendelijkheid van het openbaar vervoer kan verhogen, maar het is dan wel belangrijk dat de klant erop kan rekenen dat hem of haar altijd automatisch het goedkoopste tarief aangerekend wordt. Ik vind dat een maatschappij als de NMBS, die veel gebruikmaakt van moderne technologieën — u hebt aangegeven hoeveel tickets er via die technologieën verkocht worden — dat mogelijk moet kunnen maken.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**23.01** **Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le président, monsieur le ministre, je serai concise, d'autant plus que le sujet de ma question a peut-être été abordé dans le cadre des questions portant sur la sécurité routière qui ont été posées tout à l'heure. S'il y a des redites, je vous prie de m'en excuser.

Il me revient qu'un projet d'échange d'idées a vu le jour le mercredi 9 octobre dernier entre douze pays de l'Union européenne. Je ne les citerai pas mais vous voyez desquels il est question. Il s'agissait de partager les meilleures pratiques en matière de renforcement de la sécurité routière (réduction de la vitesse, infrastructures, sécurité des usagers faibles en zone urbaine, collecte des données).

Ce projet financé par l'Union européenne et géré par le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC), qui s'étendra jusqu'en 2021, a pour finalité de réduire le nombre global de tués et de blessés graves sur les routes européennes. Pas moins de 25 000 morts ont été à déplorer en 2018, soit une diminution de 1 % par rapport à l'année précédente.

Je m'étonne, en dépit du contexte des affaires courantes, que notre pays n'ait pas été associé à cette démarche, en particulier au regard des derniers chiffres de Vias, le baromètre de la sécurité routière, selon lesquels le nombre de tués a augmenté au cours des six premiers mois de cette année, passant de 241 à 306, soit une augmentation de 27 %. C'est énorme.

En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire connaître les justifications de l'absence de la Belgique à ce projet européen? Si vous confirmez cette absence, la Belgique s'est-elle engagée à un autre titre à ce niveau de pouvoir en matière de réduction de la mortalité routière?

**23.02** **François Bellot, ministre:** Monsieur le président, madame Rohonyi, le projet auquel vous faites référence, financé par la Commission européenne et organisé par l'ETSC, a pour objectif bien défini d'organiser un parrainage des pays les plus en difficulté en matière de sécurité routière par les pays membres les plus performants. Vous avez, d'une part, les pays où la sécurité routière n'est pas bonne et, d'autre part, des pays qui peuvent servir d'exemples et de modèles en matière de sécurité routière. Ce projet vise ainsi une transmission de bonnes pratiques. La Belgique ne figurant ni dans le groupe des mauvais, ni dans le groupe des bons mais au milieu n'a pas été sollicitée à cette occasion.

Par contre, la Belgique participe bien entendu activement au High Level Group on Road Safety présidé par la Commission européenne. Ce forum mène de nombreuses discussions sur des thématiques d'actualité, telles que la définition d'indicateurs de performance clés en matière de sécurité routière et les enjeux en matière de micromobilité. Il permet également de nombreux échanges entre États membres sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière.

Enfin, étant membre de l'ETSC, l'institut Vias suivra, avec beaucoup d'attention, le développement de ce projet et sera informé des résultats.

**23.03** **Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse concise. Je m'étonne toutefois de la plus-value du groupe qui a été créé, étant donné qu'il y avait déjà ce forum auquel

la Belgique participe.

J'entends que la Belgique ne fait partie ni des bons élèves européens, ni des plus mauvais. Toujours est-il qu'il faut être ambitieux lorsqu'il s'agit de réduire la mortalité sur nos routes. Par conséquent, il faut pouvoir viser l'objectif, à savoir faire partie des pays européens dont la sécurité routière est la plus optimale.

Monsieur le ministre, je vous encourage à participer davantage à ce forum pour faire en sorte que nous soyons dans le peloton de tête des pays qui ont à cœur de renforcer leur sécurité routière.

Le **président**: Madame Rohonyi et monsieur le ministre, je vous remercie. Nous avons épuisé une partie de l'ordre du jour.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.*