

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 MEI 2018

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 16 MAI 2018

Après-midi

Le développement des questions commence à 14.43 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.43 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Question de Mme Fabienne Winckel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de la SNCB dans la campagne contre le harcèlement dans l'espace public" (n° 24690)

01 Vraag van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrokkenheid van de NMBS bij de campagne tegen seksuele intimidatie in de openbare ruimte" (nr. 24690)

01.01 Fabienne Winckel (PS): Monsieur le ministre, l'ASBL Touche pas à ma pote à lancé ce 20 mars une campagne d'affichage diffusée dans les transports publics. Alors que 95 % de femmes déclarent avoir été la cible de sexisme dans l'espace public et que seulement 3 % d'entre elles portent plainte, la campagne a pour principaux objectifs de sensibiliser le grand public à cette thématique, mais aussi de faire connaître la loi de 2014 punissant le sexisme et d'encourager les victimes à s'en saisir.

"Le sexisme, c'est illégal", dit la campagne. Une femme sur deux ignore que le Code pénal prévoit une amende de 50 à 1 000 euros et de un mois à un an de prison. "Sale chienne", "Gros thon", "Petite cochonne": les textes accrocheurs des trois visuels font prendre conscience de l'impact des insultes sur celles qui les entendent. Cette campagne est financée à hauteur de 20 000 euros par la ministre des Droits des femmes de la Fédération Wallonie-Bruxelles, Isabelle Simonis, et en partie par la ministre Debaets, via la Région bruxelloise. Les visuels de la campagne ont été diffusés à partir du mardi 20 mars via la STIB et les TEC, avec respectivement 550 et 220 espaces publicitaires, mais aussi dans 25 gares de la SNCB.

La STIB contribue à la large diffusion de cette campagne de sensibilisation au travers de ce nouveau partenariat avec Touche pas à ma pote. La STIB explique que la majorité de ses voyageurs sont des voyageuses, et qu'elle souhaite qu'elles puissent se sentir libres, respectées et en sécurité sur ses lignes comme partout dans la ville.

Si la STIB a offert ses espaces publicitaires (seuls les frais de production sont payants), il n'en est pas de même pour la SNCB.

Monsieur le ministre, à travers la résolution votée à l'unanimité au Parlement wallon et les deux ans de travail que mes collègues Mme Morreale et Mme Bonni ont accompli au Parlement wallon, nous nous interrogeons sur cette différence de traitement entre la Wallonie et Bruxelles à l'égard d'une campagne d'intérêt public.

Pourquoi la SNCB fait-elle payer ses espaces publicitaires pour cette campagne contre le harcèlement sexuel? Pourquoi la SNCB ne l'a-t-elle pas soutenue de la même manière que la STIB? Comment l'expliquez-vous? Ne considérez-vous pas que c'est incohérent avec la ligne politique de soutien à la lutte contre les violences à l'égard des femmes, plus particulièrement celle relative à la lutte contre le harcèlement sexuel?

Monsieur le ministre, serait-il possible d'envisager de prolonger la campagne de Touche pas à ma pote, mais de faire en sorte que cette prolongation puisse se faire de manière gratuite, en tout cas sans frais supplémentaires?

01.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la lutte contre le harcèlement est essentielle, c'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a été décidé de donner une suite positive à la demande de l'ASBL Touche pas à ma pote de diffuser les visuels de la campagne "Tous ensemble contre le harcèlement" dans l'espace public au sein des gares. Cette ASBL avait contacté en ce sens Publifer, la filiale de la SNCB gérant la commercialisation des espaces publicitaires sur le domaine ferroviaire, afin de recevoir une offre de prix.

La SNCB m'informe que Publifer est très régulièrement sollicitée pour des campagnes d'intérêt public ou caritatives. De manière générale, afin de garder une équité et de ne pas privilégier une association plus qu'une autre, il a été décidé de ne pas accorder de gratuité mais bien des réductions tarifaires significatives de manière exceptionnelle. Dans ce cadre, la campagne à laquelle vous faites référence a bénéficié d'une ristourne de 25 %.

01.03 Fabienne Winckel (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Je trouve qu'il est dommage de ne pas marquer le coup car on sait combien, dans les transports publics, de nombreuses femmes sont victimes de sexisme. Ainsi, 95 % des femmes déclarent avoir été la cible de sexisme dans l'espace public, et seulement 3 % des femmes le dénoncent. C'est dramatique et je trouve vraiment dommage qu'un service public ne donne pas les moyens nécessaires aux politiques que l'on a envie de mettre en place. D'autres, comme la STIB, le font pourtant. Pourriez-vous revoir cette décision ou prévoir un budget pour payer les frais à ce prestataire Publifer, afin que cette campagne ne coûte rien à cette association qui fait tout pour bousculer un état d'esprit général?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onenigheid tussen Infrabel en NMBS over het kappen van overhangende bomen in Bilzen" (nr. 24723)

02 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la polémique entre Infrabel et la SNCB à propos de l'abattage d'arbres inclinés à Bilzen" (n° 24723)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS geeft in Bilzen een aantal gronden in bezetting aan een bescheiden voetbalclubje. Het terrein wordt verlicht door een drietal verlichtingspalen. Vlakbij het terrein loopt spoorlijn 21. Op de spoorberm, dus op grond van Infrabel, groeien hoge struiken en bomen, die steeds meer tegen de verlichtingspalen leunen. Dat kan zorgen voor een gevaarlijke situatie. Daarom zou de voetbalclub de overhangende bomen willen kappen.

De club richtte zijn vraag tot de NMBS, die eigenaar is van de grond waarop de verlichtingspalen zich bevinden, maar ook tot Infrabel, dat eigenaar is van de grond waarop de bomen zich bevinden, maar vond bij geen van beide bedrijven gehoor.

Mijnheer de minister, de overhangende bomen bevinden zich op de grond van Infrabel. Het lijkt dus logisch dat de voetbalclub zich tot dat bedrijf wendt. Zult u het bedrijf aanmanen om in overleg te treden met de voetbalclub over het kappen van de bomen om gevaarlijke situaties te vermijden?

02.02 Minister François Bellot: Mijnheer Raskin, uit de bevraging van de NMBS en Infrabel blijkt dat Infrabel zijn verantwoordelijkheid zal nemen en reeds in het bezit is van een vergunning tot het knotten van de bomen. Er is dus geen sprake van een kapvergunning voor de betrokken bomen.

02.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, Infrabel zal instaan voor het snoeien van de bomen. Is dat de conclusie die ik mag trekken?

02.04 Minister François Bellot: Ja.

02.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Is daarvoor een termijn?

02.06 Minister **François Bellot**: Neen.

02.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Er is dus geen termijn. Infrabel zal de bomen knotten, dat is de conclusie die ik mag trekken.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de werkgroep rond duurzame alternatieven van onkruidbestrijding op het spoorwegennet" (nr. 24726)

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voor het onderhoud van de stations gebruikte onkruidverdelgers" (nr. 25134)

03 **Questions jointes de**

- M. **Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats du groupe de travail dédié aux alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire" (n° 24726)

- Mme **Katrin Jadin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les désherbants pour l'entretien des gares" (n° 25134)

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, vorig jaar werd bij Infrabel een werkgroep opgericht om op zoek te gaan naar een duurzaam en financieel haalbaar alternatief voor onkruidbestrijding op het Belgische spoorwegennet. Vandaag zet de spoorbeheerder immers nog altijd een speciale sproeitrein in om het net onkruidvrij te houden. Die trein spuit nog altijd jaarlijks honderdduizenden liters verdunde pesticiden en herbiciden de lucht in.

Behalve een technische werkgroep bij Infrabel, is er ook een werkgroep actief in de FOD Mobiliteit, die erop is gericht de samenwerking te coördineren met verschillende belanghebbende instanties. In antwoord op een eerdere mondelinge vraag liet u weten dat de werkgroep tegen het voorjaar 2018 met een resultaat zou moeten komen.

Hebben de werkgroepen bij Infrabel en de FOD Mobiliteit hun werkzaamheden ondertussen afgerond? Zo ja, wat is het resultaat daarvan? Kunt u daar enige toelichting bij geven? Zo nee, tegen wanneer mogen we dat dan wel verwachten?

03.02 **Katrin Jadin** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, à l'instar de mon collègue Raskin, je m'interroge sur les désherbants utilisés par les collaborateurs d'Infrabel pour entretenir nos gares dont, notamment, celle d'Eupen.

C'est une fierté pour la ville d'Eupen que ces mauvaises herbes ne soient plus éliminées par des pesticides. Cela fait vingt ans que la ville a fait le choix d'un désherbage alternatif sans pesticide.

Dernièrement, un collaborateur d'Infrabel a été aperçu à la gare d'Eupen alors qu'il arrosait les voies. Suite à cette découverte, les responsables de la ville d'Eupen se sont interrogés sur la composition du produit utilisé.

Monsieur le ministre, quel est ce produit utilisé par Infrabel pour entretenir les gares en matière de désherbage? Pouvez-vous me confirmer qu'il ne s'agit pas d'un produit à base de pesticides?

03.03 Minister **François Bellot**: Beste collega's, eerst ga ik in op de resultaten van de technische werkgroep. De werkgroep, bestaande uit Infrabel en vertegenwoordigers van de drie Gewesten, is meermaals bijeengekomen onder coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer om een plan te bespreken met acties, overeenkomstig de resolutie van het Parlement.

Eind mei staat er een vergadering van de werkgroep gepland voor een laatste lezing en een validatie van

het ontwerp van actieplan. Daarna wordt in de werkgroep overwogen om het advies van het maatschappelijk middenveld in te winnen via de adviesraad van het NAPAN of nationaal actieplan inzake gewasbeschermingsmiddelen in België. Wellicht zal dat advies in juni gevraagd worden.

Na de verwerking van de eventuele opmerkingen zal elke partij de eigen instanties inlichten met het oog op de formele validatie van het ontwerpplan, dat vervolgens aan het Parlement zal kunnen worden voorgelegd.

En ce qui concerne le désherbage de la gare d'Eupen, la SNCB m'informe que, pour effectuer le désherbage dans les gares, elle utilise uniquement des herbicides qui sont autorisés par les autorités régionales. À cet égard, les produits contenant du glyphosate sont encore temporairement autorisés en Wallonie.

03.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat het proces loopt. Vandaag is er nog geen concreet resultaat, maar ik kan ermee leven dat er stappen gezet zijn en dat eind mei een laatste lezing op de agenda van de technische werkgroep staat.

Het lijkt mij ook niet onlogisch dat het middenveld betrokken wordt. Door de consultatie van het middenveld wordt er een voldoende groot draagvlak gecreëerd, waarna wij een en ander formeel zullen vernemen. Ook al geeft u nog geen details; die wijzen op vooruitgang, ik vertrouw erop dat wij op tijd en stond geïnformeerd worden. Ik heb van u een timing gekregen en ik zal het dossier in ieder geval opvolgen. Samen met u kijk ik uit naar het resultaat in de loop van juni.

03.05 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la réponse.

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

04 Vraag van de heer Raf Terwingen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van de bedding van het Kolenspoor in Limburg" (nr. 25015)

04 Question de M. Raf Terwingen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de l'assiette du Chemin de fer de la mine au Limbourg" (n° 25015)

04.01 Raf Terwingen (CD&V): Mijnheer de minister, deze vraag dateert al van enkele weken geleden.

De NMBS zette een aantal weken geleden de spoorbedding te koop van het kolenspoor dat Genk, As, Maasmechelen, Dilsen-Stokkem en Maaseik verbindt, dit voor een bedrag van 14,2 miljoen euro. Het gaat in totaal om een zone van 166 hectare dat in zijn geheel zou worden verkocht.

Dat de provincie Limburg interesse heeft om de spoorbedding te kopen is geweten. Zowel de provincie alsook de betrokken gemeenten en de Vlaamse overheid hebben het kolenspoor aangeduid als strategisch project voor de provincie Limburg. Dat is een heel belangrijk toeristisch project dat men daar verder wil uitbouwen. Het is heel nuttig dat men het oude kolenspoor in handen kan houden van een overheid, hetzij de provincie Limburg, hetzij de gemeenten, om daarvan verder werk te maken.

De verbinding van de zeven mijnsites in Limburg is zowel toeristisch als economisch zeer interessant. Ook op het vlak van vernieuwende mobiliteit liggen hier ongetwijfeld heel wat mogelijkheden.

Daarom was er toch wel enige verbazing bij het Limburgse provinciebestuur dat plots werd aangekondigd dat de kwestieuze spoorwegbedding openbaar zou worden verkocht, terwijl er al langer gesprekken bezig waren over een eventuele onderhandse verkoop tussen overheden.

Ik heb ondertussen begrepen dat de procedure van de openbare verkoop zo ver staat dat er tegen 15 mei biedingen zouden mogen worden binnengebracht. Ik kan mij daarin vergissen maar ik denk dat dit de stand van zaken is.

Mijnheer de minister, deze vragen waren actueel op 17 april toen ik de vraag indiende en nu misschien wat minder, maar ik ga ze toch stellen. Was er voor de tekoopstelling van de spoorbedding overleg met de potentieel geïnteresseerde lokale besturen, bijvoorbeeld het lokale bestuur van de provincie Limburg? Hoe evalueert u de handelswijze van de NMBS als men weet dat dergelijke publieke gronden een grote

meerwaarde kunnen hebben in de verdere economische en toeristische ontwikkeling van een streek die al zeer zwaar door werkloosheid wordt geteisterd? Dat is toch een vreemde manier van werken.

Op welke wijze werden de lokale besturen en de deelstaten geïnformeerd over de verkopen?

Welke criteria heeft de NMBS gebruikt bij de keuze van de verkoopsprocedure? Het is op dit ogenblik dus een openbare verkoop, terwijl eventueel ook had kunnen geopteerd worden voor een onderhandse verkoop.

04.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, beste collega, de NMBS laat mij weten dat er verschillende overlegmomenten geweest zijn met betrekking tot de verkoop van de spoorbedding met zowel de lokale besturen als de provincie Limburg en de LRM.

Voor alle verkopen van gronden die niet meer nodig zijn voor haar opdrachten van openbare dienst, volgt de NMBS haar valorisatiestrategie door de markt te consulteren. De NMBS onderstreept dat de provincie, de betrokken lokale besturen en andere gekende mogelijke geïnteresseerden telefonisch en/of per brief geïnformeerd werden over de lancering van de verkoopprocedure.

Bij de keuze van de verkoopprocedure is het uitgangspunt steeds de procedure via marktconsultatie en dus met publicatie. Op basis van het resultaat van deze marktconsultatieprocedure of in bepaalde zeer specifieke omstandigheden, voornamelijk met betrekking tot het terrein of gebouw, kan uitzonderlijk beslist worden om onderhands te verkopen.

04.03 **Raf Terwingen** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u verwijst naar uitzonderlijke omstandigheden. Misschien waren die hier wel voorhanden. Maar goed, de NMBS heeft gekozen voor een ander systeem.

Ik heb in mijn vraagstelling daarnet gezegd dat er een bod moest zijn voor 15 mei. Dat is fout, de biedingen lopen tot 15 juni. Ik heb mij daarnet vergist bij het lezen van mijn eigen notities.

Blijkbaar heeft de NMBS helaas geopteerd voor het niet aanvaarden van uitzonderlijke omstandigheden, die misschien toch wel hadden kunnen leiden tot een gemotiveerde onderhandse verkoop. Ik neem daarvan akte.

Mijnheer de minister, ik zou u willen vragen om in de mate van het mogelijke, en indien u daartoe de machtiging hebt, aan de NMBS te vragen om de opbrengst van die gronden verder te investeren in de provincie Limburg. Het gaat om gronden die destijds voor een appel en een ei door de NMBS zijn verkregen, bij de aanleg van de spoorwegbedding begin 20^{ste} eeuw of iets vroeger, en waarvoor men nu 15 miljoen gaat krijgen. Mevrouw de voorzitter, u weet het, Limburg is een provincie die heel erg wordt geteisterd door economische achterstand. Trouwens, ook de NMBS investeert daar niet heel veel. Volgens ons Limburgers in elk geval minder dan op andere plaatsen. Ik hoop dus dat de NMBS die 15 miljoen investeert in de provincie Limburg. Dat zou toch een mooi signaal zijn van de NMBS.

Mijnheer de minister, ik twijfel er niet aan dat u een lans gaat breken voor die sympathieke provincie Limburg. Alvast bedankt voor uw hulp.

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

05 Questions jointes de

- **Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction des guichets au profit des automates" (n° 25033)**

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la croissance de la vente de billets via les distributeurs automatiques" (n° 25093)**

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het terugschroeven van het aantal loketten ten voordele van automaten" (nr. 25033)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijgende ticketverkoop via automaten" (nr. 25093)

05.01 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, de nombreux navetteurs témoignent d'une réduction considérable des guichets de la SNCB. Ainsi, il semblerait que depuis le mois d'octobre, les guichets de 33 gares soient également fermés l'après-midi. Cette volonté de réduire les guichets est confirmée par l'ambition de vendre 25 % de billets par cet intermédiaire.

Toutefois, le contact humain reste souvent nécessaire, notamment pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite qui sont peu familiarisées à l'usage d'automates. À titre d'exemple, les personnes âgées préfèrent les relations humaines et les personnes qui présentent des déficiences mentales ont parfois du mal à gérer la carte bancaire et la borne automatique. De plus, bien que ces machines soient fiables, elles peuvent parfois présenter certaines défaillances ou faire l'objet d'actes de vandalisme.

Monsieur le ministre, existe-t-il une procédure pour combler les éventuels problèmes techniques des automates? Au vu de la nécessité de conserver des guichets, n'est-il pas envisageable de laisser au moins une personne au guichet pendant l'intégralité de la journée? Comme je l'ai dit, les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes souffrant d'un handicap éprouvent parfois des difficultés avec les automates. Avez-vous déjà reçu des plaintes à ce sujet?

05.02 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse fait écho d'une forte croissance de la vente de billets via les distributeurs automatiques dans les gares munies de guichets traditionnels. Entre janvier 2015 et décembre 2016, la part de ces automates dans les ventes totales de ces gares a augmenté de 31 % à presque 47 %. Cependant, l'association Navetteurs.be souligne que les statistiques sont biaisées en raison des modifications des horaires des guichets traditionnels qui ferment plus tôt et du renvoi systématique vers les automates par le personnel de la SNCB dans certaines gares.

Les guichets traditionnels sont essentiels au fonctionnement d'une gare. En plus de la vente des billets, le guichetier remplit d'autres missions, notamment celle d'apporter de l'aide aux navetteurs dans le besoin mais aussi celle d'assurer la sécurité d'un édifice ouvert au public.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que dans certaines gares, notamment celles de Liège, Tournai et Bruxelles, le personnel de gare renvoie les navetteurs vers les distributeurs automatiques? De nouvelles fermetures de guichets traditionnels sont-elles envisagées? Si oui, lesquelles?

05.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB m'indique qu'outre la vente aux automates, le client dispose d'autres canaux de vente tels que le site internet, la vente dans le train et l'application mobile. Il est toutefois à noter que le taux de disponibilité moyen des automates en 2017 a été de 98,8 %. En cas de dysfonctionnement d'un automate, le supplément appliqué à bord du train est automatiquement désactivé sur les appareils des accompagnateurs. Si l'incident n'a pas encore été détecté, le client peut se faire rembourser le supplément auprès du service clientèle de la SNCB.

Concernant le personnel de guichet, la SNCB précise qu'elle doit affecter les moyens là où ils s'avèrent les plus utiles pour les clients. Dans certaines gares, le faible nombre de transactions aux guichets durant certaines périodes de la journée se traduit par un taux d'inactivité du personnel de vente de plus de 60 %. Dans ce cas, la présence d'une personne durant toute la journée n'est pas justifiée.

Pour ce qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux automates, en 2017, 124 réactions ont été formulées par rapport à cette problématique, ce qui représente 0,001 % du total des transactions effectuées aux automates. La SNCB m'informe, en outre, ne pas disposer d'une typologie PMR spécifique à ce sujet.

Par ailleurs, un client qui rencontre des problèmes avec un automate de vente peut directement entrer en liaison vocale avec le contact center SNCB qui peut alors prendre le contrôle de l'automate à distance et accompagner le client dans sa transaction.

Enfin, la position basse des différents composants et la présence d'un socle spécifique ont été spécialement étudiées pour faciliter l'utilisation des automates par des personnes à mobilité réduite, notamment les personnes en chaise roulante.

Pour ce qui est des questions de M. Devin, la SNCB m'informe qu'il n'est pas d'usage, dans la politique de la SNCB, de renvoyer les clients systématiquement vers les automates. Le personnel de vente informe les

clients de l'existence et des avantages des différents canaux de ventes, tels que les automates, les applications SNCB, le site web, etc. Et, dans les grandes gares, les stewards informent proactivement les clients dans les files au guichet de la possibilité d'utiliser des automates, afin de limiter leur temps d'attente. Il n'y a pas de fermeture de guichet prévue jusqu'en 2020.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid in Brussel-Centraal" (nr. 25037)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een oplossing voor de liften van Brussel-Centraal" (nr. 25063)

06 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de Bruxelles-Central" (n° 25037)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une solution pour les ascenseurs de Bruxelles-Central" (n° 25063)

06.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, reeds geruime tijd zouden de liften in het station van Brussel-Centraal te kampen hebben met frequente en elkaar afwisselende defecten. Ook werd ons gesignaleerd dat een defecte lift meer dan vier dagen in panne bleef staan.

Deze gebrekkige bedrijfszekerheid is voor personen met een beperkte mobiliteit, waaronder gebruikers van een rolstoel of scooter, een ernstig probleem. Concreet leidt dit tot taferelen waarbij dergelijke reizigers worden gevraagd eerst een station verder te reizen, bijvoorbeeld naar Brussel-Noord, om dan met een andere trein op een ander spoor terug te keren naar Brussel-Centraal. Naast het oplopen van heel wat vertraging wordt dergelijk verloop uiteraard ook als erg onaangenaam ervaren door de gebruikers.

Omdat er volgens onze informatie nog geen langetermijnoplossing werd voorgesteld, heb ik de volgende vragen voor u, mijnheer de minister.

Ten eerste, wat is de procedure en termijn bij een defect van een lift in een drukbezocht station als Brussel-Centraal?

Ten tweede, wat is de analyse van de oorzaak van het probleem?

Ten derde, zijn er concrete plannen om de gebrekkige bedrijfszekerheid structureel op te lossen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van nieuwe liften in de bestaande liftkokers? Wat zijn de concrete stappen en wat is de termijn? Indien de verschillende stappen en termijnen nog onvoldoende gekend zijn, wat is uw reactie omtrent het feit dat dit, in afwachting van een oplossing, in strijd zou zijn met de Europese en internationale antidiscriminatiewetgeving die ook van toepassing is op de toegankelijkheid van spoorwegstations?

06.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van Hecke, de NMBS laat mij weten dat ze de problemen van de liften in Brussel-Centraal ten zeerste betreurt. Zij begrijpt dan ook het ongenoegen van haar pendelaars en hun vertegenwoordigers. Zij heeft dit dossier dan ook ter harte genomen.

De NMBS beschouwt de verbetering van de toegang tot haar stations en treinen voor personen met een beperkte mobiliteit als een zeer belangrijk aandachtspunt. Het is haar bedoeling om in de periode 2018/2022 nog eens 25 stations integraal toegankelijk te maken. Ze heeft ook in 2017 8 % meer aanvragen tot assistentie verwerkt, mede dankzij de verkorting van de reservatietijd.

Met het oog op een nauwgezette opvolging onderhoudt de NMBS structurele contacten met de leveranciers van de liften in Brussel-Centraal. Het technische rapport vertelt ons dat er zich tussen 1 april en 9 mei in totaal 6 incidenten hebben voorgedaan met de drie liften in Brussel-Centraal. Sommige daarvan werden snel opgelost, andere vergden een uitgebreider ingrijpen. De NMBS heeft haar leverancier uitdrukkelijk opgedragen om de drie liften aan een grondige controle te onderwerpen. Dat is intussen gebeurd en nu zoekt men verder naar gepaste en genoegzame oplossingen om gevallen van vandalisme, onjuist gebruik van de liften en technische defecten te vermijden.

Ten eerste worden de liften nog steeds maandelijks preventief gecontroleerd. Ten tweede werden er nu voor elke lift beschermingszuilen besteld. Ten derde, de mogelijke installatie van schokbestendige deuren wordt nu onderzocht. Ten vierde, de termijn van het ter plaatse komen van de technische ploeg van de leverancier werd contractueel ingekort tot 1 uur in plaats van 4 uur. Reparatie kan langer duren. Ten vijfde, een stock van bepaalde sleutelonderdelen wordt nu aangelegd om reparaties sneller te laten verlopen. Ten slotte, veiligheidsagenten van de NMBS treden nu strenger op om vandalisme en foutief gebruik tegen te gaan.

De roltrap waarnaar wordt verwezen in de vraag bevindt zich niet in het station zelf, maar in de aanpalende galerij Horta. Die galerij maakt het voorwerp uit van een erfpachtovereenkomst met het bedrijf Zone 3 Production sprl. De overeenkomst werd in 2008 gesloten met het bedrijf SHLC, dat in 2016 werd overgenomen door Zone 3 Production, dat verantwoordelijk is voor het technisch onderhoud van de verschillende installaties van de galerij.

De galerij Horta wordt dus niet rechtstreeks door de NMBS beheerd. Er werd echter bijkomende informatie gevraagd aan Zone 3 Production voor de eventuele herstelling van de roltrap aangezien deze roltrap deel uitmaakt van de geklasseerde ruimtes, monumenten en landschappen en dus niet gewoon hersteld kan worden.

06.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb geen vragen over roltrappen gesteld. Misschien was dat een vraag van de collega.

U zegt dat 25 stations toegankelijk zullen worden gemaakt. Dat is allemaal heel belangrijk. Het is belangrijk dat de toegankelijkheid goed is, maar hier zitten wij met een probleem dat al maanden gekend is, een terugkerend probleem dat niet structureel is opgelost.

Uit uw antwoord verneem ik dat op korte termijn een aantal maatregelen zal worden genomen om ervoor te zorgen dat wanneer er een defect is, dit sneller kan worden opgelost. Dat is het minste dat men kan doen.

Mijn vraag was ook om na te gaan hoe men op langere termijn dit probleem structureel kan aanpakken, want dat is de essentie van de zaak. Het probleem stelt zich trouwens niet alleen in Brussel, maar ook in andere stations.

Wat mij ook van het hart moet, is dat dit probleem al sinds enkele maanden door gebruikers werd gesignaleerd en dat men daarop niet heeft gereageerd. Het is pas heel recent, toen de gebruikers er de media bijhaalden en Unia brieven verstuurde, dat men in actie is geschoten. Dat vind ik heel bedroevend. Ik vind dat de NMBS veel sneller en actiever zou moeten zijn wanneer er klachten over structurele problemen binnenkomen en dat de maatschappij niet moet wachten tot het in de pers komt of tot er klachten van Unia komen om de situatie aan te pakken. De NMBS mag dus wat actiever zijn als er zich problemen voordoen. Ik verwacht echter vooral structurele oplossingen, die verder gaan dan kortetermijnoplossingen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 25104)

07 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 25104)

07.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, dans *L'Echo* du 19 avril, vous avez déclaré à propos du dossier du survol de Bruxelles: "Quand je demande au CD&V et à l'Open Vld, ainsi qu'à leurs présidents respectifs, de me désigner un interlocuteur dans le dossier, ils me laissent en plan en prétextant un coup de fil à donner".

Je vous avoue que cette déclaration me laisse perplexe. Vos interlocuteurs dans ces partis ne sont-ils pas les vice-premiers ministres CD&V et Open Vld? Avez-vous évoqué ce problème avec le premier ministre?

Selon *L'Echo*, vous dites avoir présenté une solution depuis des mois et vous attendez qu'elle soit examinée sur le fond. Je voudrais savoir de quelles propositions il s'agit et quand vous comptez les déposer sur la table du Conseil des ministres.

07.02 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, dans cet entretien, j'ai une fois de plus souligné la division la plus totale, à tous les étages, dans ce dossier. Ainsi, les syndicats n'affichent pas de position unique. Il en va de même du côté du patronat. C'est pareil avec les associations de riverains. Quant aux Régions, elles s'intendent mutuellement des procédures en conflit d'intérêts sans passer par nous. C'est vrai aussi au sein-même des formations politiques. Une telle situation nous rappelle que chacun dispose d'une pièce du puzzle constituant la solution.

Dans le dossier du survol, je reste partisan d'une solution globale reprenant les éléments de plusieurs composantes développées précédemment. Cependant, ils doivent faire partie d'une configuration générale.

À ce stade, aucun mandat du gouvernement sur la base de mes propositions ne m'a été décerné pour que je puisse me tourner vers d'autres acteurs.

S'agissant de l'étude d'incidence qui visera à objectiver la situation et à proposer des mesures alternatives, le marché public désignant le bureau d'études chargé de cette mission est sur le point d'être clôturé. Le travail des experts pourra donc commencer tout prochainement.

07.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, si je vous ai posé cette question, c'est en raison de vos déclarations. Je savais bien que rien de neuf ne surgirait de ce dossier, de même qu'il n'y aura rien de nouveau d'ici la fin de la législature.

En l'occurrence, vous vous plaignez que l'Open Vid et le CD&V refusent de discuter avec vous. Comme vous me répondez que la division est totale du côté des syndicats, du patronat et des riverains, je dois vous rappeler qu'ils ne sont pas ministres en charge du dossier, qu'ils ne siègent pas au Conseil des ministres et qu'ils ne se plaignent pas de l'absence de partenaires. Selon moi, vous manifestez ainsi votre faiblesse dans cette affaire ainsi que votre total manque d'autorité à l'égard des partenaires de la majorité, qui ne veulent même pas amorcer le dialogue.

Monsieur le ministre, évitez de faire des déclarations. Je poserai alors moins de questions.

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

*Présidente: Isabelle Poncelet.
Voorzitter: Isabelle Poncelet.*

08 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes sur nos routes" (n° 25107)

08 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de fietsers op onze wegen" (nr. 25107)

08.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, voici les nouvelles statistiques sur le nombre de cyclistes tués ou blessés sur nos routes: 680 blessés et 9 tués en 2017 en Wallonie (soit le même nombre qu'en 2016) contre 7 750 blessés et 32 tués en Flandre.

La porte-parole de l'Agence wallonne pour la sécurité routière souligne que les accidents à vélo sont sous-évalués car les cyclistes blessés qui ont eu un accident seuls ne contactent généralement pas la police. De ce fait, beaucoup d'accidents à vélo ne sont donc pas enregistrés dans les statistiques. L'étude met également en évidence que, pour 15 autres accidents mortels impliquant un second usager, "l'opposant" était une voiture (68 %).

Monsieur le ministre, quelles nouvelles mesures comptez-vous mettre en œuvre à court et moyen termes, afin d'améliorer la sécurité des cyclistes sur nos routes? De manière plus spécifique, quelles nouvelles mesures envisagez-vous à court et moyen termes, afin de réduire le nombre de cyclistes tués sur nos routes?

08.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, les mesures pour améliorer la sécurité des cyclistes sur nos routes sont fortement liées à la sécurisation des infrastructures par la création

de pistes cyclables sûres et bien entretenues qui ne relève pas des compétences fédérales.

Cependant, dans le cadre de la réforme du Code de la route, j'ai été attentif aux cyclistes et à leur sécurité. Les associations cyclistes ont d'ailleurs été consultées et leurs demandes examinées dans le cadre des discussions du groupe de travail. Le texte est maintenant parti pour avis aux Régions.

Je souhaite également rappeler que, dans le cadre de l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués d'ici 2020, les États généraux de la sécurité routière ont proposé quinze mesures. J'en ai, jusqu'à présent, mis douze en œuvre, dont la dernière en date est l'adoption de la loi relative à l'amélioration de la sécurité routière qui vise à lutter mieux et plus sévèrement contre la récidive de la conduite sans permis et de la conduite sans assurance, l'alcool au volant et les délits de fuite.

Voilà quelques mesures pour améliorer non seulement la sécurité des cyclistes mais aussi de tous les usagers. Je vous fais aussi remarquer qu'apparemment, 65 % des cyclistes tués sont seuls impliqués dans l'accident.

08.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des motards sur nos routes" (n° 25108)**

09 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de motorrijders op onze wegen" (nr. 25108)**

09.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, une étude de l'Institut Vias révèle que le nombre d'accidents de motos avec blessés a baissé de 24 % en 2017. On dénombreait 3 777 accidents en 2008, pour 106 morts; il y a eu 3 245 accidents et 65 morts en 2017 (mais 3 002 accidents et 66 morts en 2016). Cependant, de tous les usagers de la route, les motards restent impliqués dans les accidents les plus mortels. En Wallonie, on recense 44 motards tués pour 1 000 accidents contre 25 en Flandre et 6 à Bruxelles. En Wallonie, les accidents de moto sont donc presque deux fois plus graves qu'en Flandre et sept fois plus graves qu'à Bruxelles.

Monsieur le ministre, quelles nouvelles mesures comptez-vous mettre en œuvre à court et moyen termes afin de réduire le nombre croissant de tués sur nos routes? Quelles nouvelles mesures envisagez-vous à court et moyen termes afin de réduire le nombre de motards tués sur nos routes?

09.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, en ce qui concerne la diminution du nombre de morts sur la route et l'amélioration de la sécurité routière en général, je suis d'avis qu'il faut poursuivre les efforts pour atteindre l'objectif de maximum 420 tués en 2020. La loi relative à l'amélioration de la sécurité routière, publiée le 15 mars dernier, va tout à fait dans ce sens, en aggravant sensiblement les peines pour les récidivistes et les conducteurs qui conduisent sous influence de l'alcool. En outre, il est important que les différents acteurs – notamment les Régions et la police – prennent les mesures nécessaires dans le cadre de leurs compétences respectives, car le placement de radars et l'augmentation des contrôles sont indispensables pour contribuer à la mise en œuvre de cet objectif.

Par ailleurs, la sécurité des motocyclistes qui sont particulièrement exposés aux risques du trafic motorisé reste un point d'attention, même si cette dernière s'est sensiblement améliorée durant les dix dernières années. Le nombre d'accidents avec tués et blessés a diminué de 24 % alors que le nombre de motards a augmenté de 28 %.

L'amélioration de la sécurité des motards passe par un ensemble de mesures qui résultent de l'analyse des causes et caractéristiques des accidents de moto: campagne de prévention; adaptations infrastructurelles; augmentation des contrôles de vitesse et d'alcoolémie; adaptation du Code de la route et des règles relatives à la formation et au permis de conduire; augmentation de la visibilité grâce au port d'accessoires rétro réfléchissants.

Dans le cadre de la révision du Code de la route qui est en cours, certaines adaptations seront encore

apportées afin de renforcer la sécurité des motards. Le dossier est à l'examen, comme pour les cyclistes et le reste du Code de la route, soumis à l'avis des Régions.

Enfin, étant donné que la réglementation fédérale s'applique à l'ensemble du pays de manière identique, les disparités dans les constats que vous évoquez sont probablement à mettre en lien avec l'exercice différencié des compétences régionales qui ont un impact sur la sécurité des motards: l'état des routes, le placement de radars automatiques, la sensibilisation et l'information à la conduite, et des différences au niveau de la topographie et de la configuration des routes. Les routes wallonnes sont en effet caractérisées par de nombreuses côtes, des virages, etc., à la différence des routes flamandes.

09.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les boîtes noires dans les véhicules" (n° 25110)**

10 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het installeren van een zwarte doos in voertuigen" (nr. 25110)**

10.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, la presse a fait écho de la demande des courtiers néerlandais pour l'installation de la boîte noire dans les véhicules. En contrôlant la conduite, la vitesse et les habitudes des usagers, la boîte noire connectée permettrait de récompenser les conducteurs les plus prudents en diminuant leur prime d'assurance. Les courtiers belges sont réticents à ce système. En effet, ils mettent en exergue certains manquements, notamment l'impossibilité de déterminer le conducteur du véhicule et le non-respect de la vie privée des conducteurs.

Monsieur le ministre, quelle est votre opinion sur l'installation de boîtes noires dans les véhicules? Des projets de ce type sont-ils à l'étude?

10.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, la réglementation européenne relative à la sécurité générale sera révisée prochainement. Une des nouvelles mesures de la révision est l'introduction obligatoire de l'enregistrement des données en cas de collision pour les véhicules des catégories M1 et N1.

À ma demande, mon administration soutiendra l'introduction de cette nouvelle mesure. En effet, intensifier l'utilisation de la *black box* pour la collecte des données lors d'accidents de la route serait une plus-value non négligeable, sachant que seules les personnes habilitées pourront accéder à ces données pour mieux comprendre les circonstances de l'accident.

Si un assureur belge propose un programme spécifique et que le contrat entre l'assureur et le client est clair, je ne vois pas d'objection à ce qu'une boîte noire soit installée dans le véhicule du client dans le but de voir diminuer la prime d'assurance. D'ailleurs, au moins un assureur propose déjà un programme similaire en Belgique, lié à une application pour smartphone qui évalue en permanence la conduite de l'assuré; et ce avec son accord bien entendu.

10.03 **Laurent Devin** (PS): Juste une petite précision, monsieur le ministre. Quels sont les véhicules des catégories M1 et N1?

10.04 **François Bellot**, ministre: Il s'agit des voitures, camionnettes, etc. Des véhicules automoteurs à quatre roues, mais pas les camions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Présidente: Inez De Coninck.

Voorzitter: Inez De Coninck.

11 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la**

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements en gare de Marbehan" (n° 25135)

11 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Marbehan" (nr. 25135)

11.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, vous m'avez annoncé il y a quelque temps – parmi plein d'autres annonces – que des investissements allaient être réalisés en gare de Marbehan pour un montant de 564 000 euros. Ces travaux consisteraient notamment à améliorer l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite (PMR).

J'en profite pour vous remercier de cette décision. Nous nous réjouissons naturellement que de tels travaux soient réalisés dans cette gare afin qu'elle puisse accueillir tous les utilisateurs dans les meilleures conditions.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, pourrions-nous avoir un peu plus de précisions sur ces investissements? Quels aménagements concrets seront-ils précisément réalisés à Marbehan? Est-ce au niveau de l'accessibilité aux quais, du confort et de l'accessibilité à la gare? Ou s'agit-il d'autres investissements encore? Avez-vous des informations plus précises sur l'agenda des travaux annoncés? Dans quels délais seront-ils réalisés?

Enfin, vous le savez peut-être, la commune et diverses associations locales s'intéressent au bâtiment de la gare, ont des projets d'activités et envisagent, pourquoi pas, la possibilité d'un achat ou d'un investissement dans le bâtiment. Quel avenir peut-on imaginer pour cet immeuble ou pour la réflexion menée sur celui-ci? Est-ce toujours envisageable d'y développer certaines activités locales? Est-ce toujours envisageable pour la commune d'acquiescer le tout ou une partie de ce bâtiment?

11.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, dans le cadre de l'amélioration de l'offre pour les personnes à mobilité réduite, il a été décidé d'équiper dans un premier temps les gares d'Arlon et de Libramont de plates-formes élévatrices. Il s'agit de plates-formes élévatrices inclinées et adaptées pour les escaliers tournants et/ou les escaliers intermédiaires. Elles peuvent s'adapter à la plupart des escaliers existants des couloirs sous voies et permettent le transport de PMR. La charge admissible permet également de transporter les PMR équipées d'un fauteuil électrique assez lourd. L'utilisation s'effectue par du personnel de la SNCB via une télécommande.

La phase test, qui comprend l'équipement des gares d'Arlon et de Libramont, permettra d'analyser le fonctionnement desdits équipements et dispositifs, et d'en tirer l'expérience nécessaire en vue d'équiper d'autres gares. En cas de succès, la gare de Marbehan en sera pourvue en 2019.

Par ailleurs, des travaux de rénovation et d'équipement des quais dans le cadre du rehaussement par Infrabel permettront d'améliorer et d'optimiser les infrastructures d'accueil pour les voyageurs, de répondre aux normes en matière d'économie d'énergie et de réduire les coûts d'exploitation. Ces travaux sont planifiés pour 2018.

En ce qui concerne le bâtiment de la gare, la SNCB m'informe que, dans le respect des principes de bonne administration, de mise en concurrence et de transparence, elle entreprend, lors de la valorisation de ses biens, une consultation du marché. Un appel d'offres est alors lancé via une large publicité. Aucun privilège n'est accordé à une personne ou à une entreprise en particulier.

La gare étant actuellement occupée par la SNCB et Infrabel, la SNCB n'envisage pas la vente de ce bien à court terme. Néanmoins, pour la partie inoccupée, la SNCB lancera cette année un appel d'offres pour la valorisation des locaux vides. La commune en sera avisée. Il lui appartiendra d'y réagir, conformément aux conditions de l'appel d'offres.

11.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos informations. Nous inviterons donc la commune à réagir le moment venu.

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

12 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse par la SNCB de l'avantage comparatif du train ligne par ligne" (n° 25136)

12 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergelijkende analyse van de NMBS per spoorlijn van de voordelen van de trein ten opzichte van andere vervoersmodi" (nr. 25136)

12.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, votre prédécesseur disait, en marge de la présentation de sa Vision stratégique rail, vouloir une analyse ligne par ligne de la SNCB, afin de déterminer si le train a un avantage comparatif par rapport à d'autres modes de transport (et particulièrement le bus) et là où un train et un bus font le même trajet. Elle en profitait pour souligner l'importance du rail dans les zones rurales.

Monsieur le ministre, pouvez-vous partager avec nous les résultats, ligne par ligne, de cette analyse ou d'analyses qui s'en approchent?

12.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, je tiens à rappeler que dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport 2017-2020, 129 demandes ont été analysées sur la base de critères opérationnels et techniques portant notamment sur le potentiel de voyageurs, l'impact sur d'autres voyageurs et l'existence d'une offre alternative. Cette analyse a débouché sur une sélection finale de 65 projets.

Il me paraît également opportun de souligner, une fois encore, que dans le Plan de transport 2017, l'offre de transport ferroviaire a été augmentée de 5,1 %. Ces renforcements ne concernent pas uniquement les grandes lignes mais aussi les zones rurales, comme celle de la province du Luxembourg pour ses 13 267 voyageurs embarqués par jour.

Quoi qu'il en soit, toutes les améliorations mises en œuvre dans le cadre du Plan de transport 2017-2020 feront systématiquement l'objet d'une évaluation afin de déterminer leur pertinence pour le prochain plan. Il est donc important que ces relations soient réellement empruntées par suffisamment de voyageurs afin de les pérenniser.

Il importe également d'étudier l'opportunité de certains parcours. C'est la raison pour laquelle j'insiste auprès de la SNCB pour qu'elle poursuive ses concertations régulières avec les sociétés régionales de transport en commun, notamment pour l'affinement des correspondances entre les trains et les bus. Par ailleurs, les aspects liés à l'adéquation de l'offre et l'optimisation des correspondances peuvent également faire l'objet de discussions lors du Comité exécutif des ministres de la Mobilité que je préside.

Enfin, je plaide pour qu'un représentant fédéral siège au sein des conseils d'administration des sociétés régionales de transport en commun, de la même manière que des représentants régionaux ont été désignés pour siéger au sein des conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel mais, à ce stade, la concertation entre les Régions et le fédéral ne semble devoir aller que dans un sens.

12.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Effectivement, ce ne serait pas mal s'il pouvait y avoir un représentant fédéral dans les sociétés régionales. Je remercie le ministre pour ses réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la plateforme intermodalité et la cellule d'investissement prévue dans la vision stratégique rail de la ministre Jacqueline Galant" (n° 25137)

13 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intermodaliteitsplatform en de investeringscel waarvan sprake in de strategische visie voor het spoor in België van minister Jacqueline Galant" (nr. 25137)

13.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, votre prédécesseur avait annoncé la mise en place d'une plate-forme stratégique regroupant à la fois les sociétés de transport régionales et les chemins de fer pour la mise en place d'une intermodalité, coordonnée par le SPF, en vue d'une meilleure collaboration entre

les entreprises de transport public.

La mise en place de cette plate-forme d'intermodalité était prévue, dans la vision stratégique rail de votre prédécesseur, pour le premier quadrimestre 2016. Sa démission a néanmoins eu lieu à cette période, le 15 avril 2016.

Elle avait également annoncé la création d'une cellule d'investissement sous la coordination du SPF regroupant SNCB et Infrabel (et tout autre opérateur), avec la présence des Régions pour garantir la concordance et la justesse des choix d'investissements. La mise en place de cette cellule d'investissement était prévue, dans la Vision stratégique rail de votre prédécesseur, pour octobre 2015.

Monsieur le ministre, qu'en est-il de ces plates-formes et cellules de coordination? Sont-elles opérationnelles? Si oui, pouvez-vous m'en expliquer le fonctionnement? Si non, pourquoi n'ont-elles pas été mises en place et quelle solution alternative apportez-vous pour atteindre le même objectif? Comment fonctionne la coordination entre les sociétés sur le plan de l'offre de transport et des investissements à l'heure actuelle? Comment envisagez-vous l'évolution de la coordination entre les sociétés?

13.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la cellule d'investissement ferroviaire a été créée par la loi du 3 août 2016 portant des dispositions diverses en matière de mobilité. L'arrêté royal du 31 janvier 2017 détermine la composition et le fonctionnement de cette cellule d'investissement. Les avis de cette cellule concernent les investissements repris dans les plans pluriannuels.

L'arrêté ministériel du 23 mai 2017 nomme les membres siégeant dans cette cellule. La cellule est composée comme suit: deux représentants du SPF Mobilité et Transports, dont un assure la présidence; deux représentants d'Infrabel, qui siègent avec voix consultative; deux représentants de la SNCB, chacun avec une voix consultative. Par ailleurs, les gouvernements régionaux sont invités à participer aux réunions de la cellule.

Préalablement à la création officielle de la cellule d'investissement par la loi du 3 août 2016, les membres de la cellule s'étaient déjà réunis à de nombreuses reprises et avaient établi des fiches de projets ferroviaires stratégiques des Régions.

Le 2 février dernier, j'ai demandé un avis à la cellule d'investissement à propos des projets de plan pluriannuel d'investissement et du plan stratégique pluriannuel d'investissement proposés par Infrabel et la SNCB. Elle s'est réunie à cet effet le 8 mars. Toutes les parties ont alors discuté d'un projet d'avis élaboré par le SPF Mobilité et Transports. L'avis définitif de la cellule m'a été remis le 30 mars.

Quant à la plate-forme intermodale, elle a été proposée par ma prédécesseur Jacqueline Galant. Elle visait à promouvoir la consultation et la coopération en termes de transport public entre le fédéral et les Régions. Afin d'atteindre ces objectifs, j'ai opté pour la relance des instances consultatives telles que le comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) et le comité de pilotage RER. Depuis le mois d'août 2017, celui-ci s'est réuni huit fois sous la présidence de Jean-Pierre Hansen. Pour sa part, le CEMM s'est réuni neuf fois, dont une sous la présidence de Mme Galant.

Ensuite, la coordination opérationnelle des plans de transport se déroule surtout de la SNCB vers les TEC au travers de rencontres permanentes et de collaborations autour de recherches de synergies opérationnelles entre les entreprises. Par exemple, pour l'élaboration du plan de transport 2017, plusieurs cycles de réunions ont eu lieu entre la SNCB, les TEC et les administrations régionales. Au départ, l'information est brute pour s'affiner au fur et à mesure, évitant ainsi toute surprise. *In fine*, c'est-à-dire environ un an avant la mise en place du plan de transport de la SNCB, les TEC reçoivent les horaires quotidiens du passage de chaque train dans les gares. Il convient de noter que les projets sont échangés tout au long de l'élaboration des études.

Cette organisation a notamment permis, pour le plan de transport 2017-2020, que les TEC et la SNCB fassent une présentation commune à l'occasion des road shows du printemps 2017. Durant ces réunions, les deux opérateurs ont expliqué aux élus les adaptations d'offre conjointe de leur plan de transport. Le processus en cours présente d'excellents résultats. Pendant deux ans, les opérateurs travaillent sur une offre commune, s'échangeant les horaires structurants en toute transparence et en se présentant ensemble vers les usagers pour leur détailler les modifications des offres. Cependant, il serait opportun que ce processus s'améliore pour que la SNCB bénéficie d'un meilleur retour des modifications d'offre des TEC.

Au bout du compte, vu les résultats de cette méthode inédite, elle sera aussi appliquée pour l'étude des plans de transport de décembre 2020 à 2023, dont les travaux commenceront dès la fin de l'année. Il est évident que ce processus a également été déployé en concertation avec De Lijn, la STIB et les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale.

13.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie. Il est vrai que, lorsque tout va bien, on ne change pas une équipe qui gagne. Cependant, vu que tout est perfectible, il est possible d'en encore améliorer la situation.

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

14 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi donné à la résolution visant à préserver la mobilité multimodale en région rurale" (n° 25138)**

14 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tenuitvoerlegging van de resolutie over het behoud van multimodale mobiliteit in ruraal gebied" (nr. 25138)**

14.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, votre parti a présenté une proposition de résolution visant à préserver la mobilité ferroviaire en région rurale, qui a été votée par la majorité en avril 2017 sous le nouvel intitulé de "Résolution visant à préserver la mobilité multimodale en région rurale". L'auteur considère que l'amélioration de l'attractivité des lignes rurales nécessite une stratégie claire et des actions immédiates, centrées sur tous les clients au cœur des préoccupations des chemins de fer.

Aujourd'hui, un an après le vote de cette proposition, je souhaite en évaluer le suivi. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner un état des lieux du suivi donné par le gouvernement à cette résolution? Quelle stratégie spécifique et quelles actions menez-vous pour améliorer l'attractivité des lignes rurales?

Je voudrais épingler ici trois demandes qui avaient été formulées. La deuxième demande de la résolution est "de s'assurer que le futur contrat de gestion, le futur plan pluriannuel d'investissement (PPI) et les futures demandes de subsides européens porteront une attention particulière au maintien en état et à l'entretien de l'infrastructure". Malheureusement, contrairement à la résolution portée par la majorité, le maintien en état, l'entretien de l'infrastructure est délaissé dans le nouveau PPI. Infrabel a annoncé le report de nombreux travaux de renouvellement d'infrastructure initialement prévus pour la période 2017-2020, du fait du manque de moyens disponibles, alors qu'il y a un important besoin de renouvellement du réseau. Une augmentation des moyens alloués au maintien de capacité est indispensable pour éviter que le report cumulé de renouvellement de l'infrastructure ne devienne inexécutable, tant le volume de texte est important ou conditionné par des mises hors service de lignes de longue durée.

Sans augmentation de ces moyens, certaines lignes pourraient ne plus être exploitables après 2021. C'est demain! Ce n'est donc pas une attention particulière mais un délaissement particulier du maintien en état et de l'entretien de l'infrastructure. Pourquoi ne pas avoir mis les moyens nécessaires pour répondre à cette demande?

La troisième demande de la résolution consiste à "s'assurer, dans les prochains PPI et contrats de gestion, du maintien et du développement d'une offre ferroviaire suffisante et de qualité dans les régions rurales". Le maintien de l'offre ferroviaire rurale est-il assuré à court et long termes par le nouveau PPI et le contrat de gestion?

Enfin, la sixième demande porte sur "l'amélioration de l'attractivité des lignes rurales pour les clients en optimisant la correspondance avec les transports publics régionaux". Peut-on s'attendre à une amélioration sur ce plan? Que faites-vous à cette fin? Quelle place réservez-vous aux lignes secondaires dans votre vision à long terme de la mobilité?

14.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, en réponse aux préoccupations qui sont à la base de nombreuses questions que vous soulevez, Infrabel et la SNCB me communiquent les éléments suivants.

En ce qui concerne le maintien de l'offre ferroviaire rurale à court et à long terme, dans les projets de contrat de gestion 2018-2022 d'Infrabel et de la SNCB qui sont actuellement en cours de discussion, nous sommes attentifs à ne pas affecter l'offre rurale existante. Dans le Plan de transport de la SNCB valable pour la période 2017-2020, il n'est pas prévu de réduction structurelle de l'offre durant ces trois années, bien au contraire.

Par ailleurs, en vue d'une amélioration continue d'une offre rurale, la SNCB et les TEC continuent à collaborer activement dans l'échange des données et des réflexions. Ainsi, dans le cadre de la conception du Plan de transport de décembre 2017, les TEC et la SNCB ont construit leurs offres respectives de manière très rapprochée. Dans ce même processus continu, les TEC et la SNCB se rencontrent opérationnellement à deux reprises, chaque année, pour échanger sur les projets en cours et les développer avec les éventuelles adaptations des offres des entreprises.

La garantie du maintien à terme d'une offre ferroviaire rurale de qualité doit aussi passer par une coopération optimisée avec les différentes sociétés de transport public et par une large fréquentation, tant des trains que des bus. Il s'agit d'une affaire de comportement des usagers par rapport à l'offre existante.

14.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rattrapage du report cumulé de renouvellements de l'infrastructure ferroviaire à partir de 2021" (n° 25139)**

15 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhalen van alle uitgestelde vernieuwingswerken aan de spoorinfrastructuur vanaf 2021" (nr. 25139)**

15.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, lors de l'audition concernant le nouveau PPI, Infrabel nous a exposé que, malgré l'important besoin de renouvellement du réseau, le PPI prévoit le report de nombreux travaux de renouvellement initialement prévus sur la période 2017-2020 et ceci à cause du manque de moyens disponibles. J'en ai parlé dans mes questions précédentes.

Dès 2021, il sera indispensable de relever le niveau des investissements consacrés au maintien de la capacité, sans quoi certaines lignes pourraient ne plus être exploitables. Une augmentation des moyens alloués au maintien de la capacité est indispensable si on souhaite éviter que le report cumulé de renouvellement de l'infrastructure ne devienne inexécutable, tant le volume de travaux à réaliser est important ou conditionné par des mises hors service de lignes de longue durée.

Le représentant d'Infrabel a partagé quelques chiffres sur les montants nécessaires pour rattraper le report cumulé de renouvellement de l'infrastructure. Quelques données sont néanmoins nécessaires afin de compléter le tableau.

Monsieur le ministre, selon Infrabel, afin de rattraper le report cumulé de renouvellement, 110 millions d'euros supplémentaires seront requis en 2021 et encore 100 millions d'euros supplémentaires en 2022 - soit 200 millions en plus par rapport à 2020.

Confirmez-vous ces chiffres? Pendant combien d'années faudra-t-il investir ces montants supplémentaires pour effectuer le rattrapage? Quand ce rattrapage sera-t-il achevé? Quelle est la valeur présente de la somme de ces dépenses supplémentaires futures?

Quelles sont les pistes pour dégager une partie de ces moyens dans le cadre de la dotation actuelle d'Infrabel? Quelle est l'augmentation de dotation qui sera nécessaire à partir de 2021 pour assurer ce rattrapage? Si ces montants globaux sont débloqués, l'application de la clé 60-40 à ces montants permettra-t-elle toujours le rattrapage nécessaire sur l'infrastructure ferroviaire en Wallonie? Faut-il dégager davantage de moyens globaux pour pouvoir, avec les 40 % attribués à la Wallonie, affecter le rattrapage nécessaire? Si oui, quel en est le montant?

15.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, j'estime que pour pouvoir se forger une idée précise quant

aux moyens qui seront nécessaires au-delà de 2020 pour maintenir un réseau ferroviaire de qualité, il est important qu'Infrabel détermine d'abord dans quel état se trouvent les différentes composantes de l'infrastructure ferroviaire.

Lorsque ces données seront disponibles et alors seulement, il sera possible de calculer la hauteur des moyens financiers nécessaires pour garantir sur le réseau un niveau de qualité qui doit encore être déterminé, ainsi que la mesure dans laquelle les travaux qui seront planifiés seront aussi conciliables avec un niveau d'exploitation acceptable du réseau par les différentes sociétés ferroviaires.

Par conséquent, je ne souhaite pas me prononcer sur les montants qui seront nécessaires au-delà de 2020. J'ai déjà demandé à plusieurs reprises à pouvoir disposer de plus amples données analytiques sur l'état du réseau, mais ces données ne m'ont pas encore été fournies. Par ailleurs, compte tenu de l'évolution positive des résultats d'Infrabel en comparaison de la trajectoire de sa dette prévue dans son plan d'entreprise, j'ai demandé à Infrabel d'utiliser une partie de ses marges en vue du financement des travaux nécessaires au maintien de l'infrastructure.

15.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Il est surprenant qu'Infrabel ne réponde pas à vos demandes. Vos questions sont pourtant relativement précises. Pensez-vous que vous les recevrez dans un avenir proche? Puis-je vous interroger à nouveau prochainement? Cela mettra peut-être la pression et poussera Infrabel à répondre.

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

16 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de brief rond meerjareninvesteringsplannen van de spoorwegondernemingen die steden en gemeenten mochten ontvangen" (nr. 25170)

16 Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lettre relative aux plans d'investissement pluriannuels des sociétés ferroviaires reçue par certaines villes et communes" (n° 25170)

16.01 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, onze stad kreeg begin maart, wellicht samen met heel wat andere steden en gemeenten, een brief waarin stond dat het station van Harelbeke behoort tot de projecten die in de meerjareninvesteringsplannen van de spoorondernemingen zijn opgenomen. Deze brief vermeldt dat de NMBS voorziet in een bedrag van 340 000 euro voor onder andere het aanpassen van perrons en liften. De details van deze investering zouden ons pas later worden medegedeeld. Op 20 maart 2018 werd een correctiemail gestuurd, met daarin de melding dat het niet gaat om het aanpassen van perrons en liften maar om het aanpassen van de perrons en het vervangen van de roltrappen.

Nochtans is Harelbeke al jaren vragende partij voor liften. De perrons bevinden zich zes meter boven het straatniveau en zijn enkel via trappen bereikbaar. De toegang tot de perrons is ook mogelijk via roltrappen. De roltrappen zijn enkel naar de perrons beschikbaar. Van de perrons naar de openbare weg moeten reizigers via de trap naar beneden, wat niet toegankelijkheidsvriendelijk is voor minder mobiele personen en rolstoelpatiënten en evenmin voor reizigers met bagage.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, hoeveel steden en gemeenten kregen een brief dat zij in de meerjareninvesteringsplannen van de spoorwegondernemingen zijn opgenomen?

Ten tweede, hoeveel steden en gemeenten werden verkeerd ingelicht? Werd aan nog andere steden en gemeenten verkeerdelijk liften beloofd?

Ten derde, welke investeringen zijn in Harelbeke precies gepland? De perrons werden immers al verhoogd. Met andere woorden, wat wordt nog aan de perrons aangepast? Worden beide roltrappen vervangen? Wat houdt de vervanging precies in? Voor welke periode zijn de aanpassingen gepland? Wordt in een betere toegankelijkheid voorzien van de perrons naar de openbare weg?

Kan de mogelijkheid worden onderzocht om een lift te plaatsen of minstens het station van een hellend vlak

te voorzien, zodat rolstoelpatiënten, minder mobiele personen, alsook reizigers met bagage zich gemakkelijker van de perrons naar de openbare weg kunnen verplaatsen?

16.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Top, op 2 februari 2018 heeft de Ministerraad de meerjareninvesteringsplannen 2018-2020 en de strategische meerjareninvesteringsplannen 2018-2031 van de NMBS en van Infrabel goedgekeurd. Via deze investeringsplannen investeert de regering maar liefst 5,3 miljard euro in de Belgische spoorwegen. Veiligheid en comfort voor de reizigers staan daarbij steeds centraal.

Ik heb daarom naar alle gemeenten waarvoor belangrijke investeringen worden gepland, een brief gestuurd. Helaas is door slordig knip- en plakwerk in de brief voor Harelbeke een fout geslopen in de omschrijving van de investeringen. De dag waarop het persartikel daarover verscheen, werd de fout ontdekt en nam mijn medewerker meteen contact met u op om u te informeren over de besliste investeringen en om zijn excuses aan te bieden voor de fout.

De doelstelling is om de perrons van Harelbeke integraal toegankelijk te maken vanaf de openbare weg. De NMBS onderzoekt momenteel de verschillende mogelijkheden.

16.03 **Alain Top** (sp.a): Mijnheer de minister, het is correct dat wij en de mensen in Harelbeke al een telefoontje hebben gekregen ter verbetering van de brief, maar ik wil er toch op aandringen dat u de toegankelijkheid van de perrons verder onderzoekt. Het gaat immers om een groot hoogteverschil, waardoor minder mobiele personen de perrons wel kunnen bereiken maar minder goed naar beneden kunnen gaan.

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

17 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de analyse van de spoorlopersproblematiek" (nr. 25211)**

17 **Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse du problème des personnes déambulant sur les voies" (n° 25211)**

17.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de treinen reden in maart 2018 minder stipt in vergelijking met een jaar eerder. Dat blijkt uit de gezamenlijke stiptheidscijfers van Infrabel en de NMBS. Ook in januari en februari ging de stiptheid erop achteruit. De verantwoordelijkheid voor die vertragingen zou voor het grootste deel, namelijk 38,1 %, bij derden liggen, zo werd meegedeeld. Daarmee worden onder meer ongevallen en vooral spoorlopers bedoeld.

Ondanks verschillende inspanningen, zoals sensibiliseringscampagnes en het plaatsen van afsluitingen, blijft het aantal spoorlopers volgens Infrabel toenemen. Ook zou bekend zijn dat het vaak om pendelaars gaat die een kortere weg nemen tijdens de ochtend- en avondspits.

Mijnheer de minister, welk aantal spoorlopers veroorzaakte in de afgelopen drie jaar effectief hinder voor het treinverkeer?

Bestaat er een analyse van de beweegredenen van het spoorlopen, bijvoorbeeld op basis van de opgestelde processen-verbaal van Securail? Zo ja, wat zijn die beweegredenen? Zo nee, wilt u die redenen inzichtelijk maken met het oog op het bepalen van een strategie om het aantal spoorlopers terug te dringen?

Wordt er bij werken aan spooroverwegen in aangepaste signalisatie voor voetgangers en fietsers voorzien om hen tijdig in te lichten? Zo ja, op welke afstand van de werken wordt die signalisatie voorzien en worden er daarbij alternatieven aangereikt om over te steken? Zo nee, plant u om de opdracht te geven om daarin standaard te voorzien in het kader van het terugdringen van het aantal spoorlopers? Soms vertellen reizigers dat zij plots worden geconfronteerd met werken of een omleiding waarvan zij niet op voorhand op de hoogte waren. Daardoor stijgt het risico dat zij toch de kortste, maar onveilige weg nemen.

17.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, inzake het aantal geregistreerde meldingen van spoorlopen tijdens de voorbije drie jaar verwijs ik u naar de bijlage die ik u bij dezen overhandig. Daarin vindt u ook een overzicht van de verschillende oorzaken van *trespassing*.

Wanneer er werken plaatsvinden aan een overweg, dan worden die steeds voldoende aangeduid voor de verschillende weggebruikers. Dat gebeurt in samenspraak met de lokale overheid of met de provincie.

Voorts hangt het af van de lokale toestand of er alternatieven worden aangeduid. Als er een andere overweg, brug of tunnel kortbij is, dan wordt de overweg met werken volledig afgesloten en kan die tijdens de duur van de werken niet worden gebruikt.

Als er geen alternatief in de buurt is worden er maatregelen genomen om voetgangers en in de mate van het mogelijke ook fietsers veilig te laten oversteken.

17.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u voor de antwoorden en de cijfers die u mij bezorgd hebt. Dit is interessant. Het toont ook een duidelijke stijging aan tussen 2015 en 2017, van 573 naar 807. Dat is toch opmerkelijk. Voor het overige zal ik uw antwoord nog eens goed nalezen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 25217 van mevrouw Lalieux is omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 25319, 25320 en 25321 van de heer Cheron zijn uitgesteld.

18 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toegenomen aantal lekkages uit goederentreinen" (nr. 25290)

18 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de fuites survenant dans des trains de marchandises" (n° 25290)

18.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, uit cijfers die u mij eerder bezorgde, blijkt dat het aantal gevallen van lekkage uit goederentreinen de afgelopen jaren opmerkelijk is toegenomen. Van 9 gevallen in 2013 steeg het naar 41 in 2017. Bijna alle incidenten vinden plaats op een zijspoor. Het vervoer van vloeistoffen via goederentreinen is niet zonder risico. Sommige vloeistoffen kunnen gevaarlijk zijn. Lekken, waarbij kleine hoeveelheden van die vloeistof vrijkomen, kunnen ook leiden tot grote vertragingen of zelfs tot het volledig stilleggen van het treinverkeer.

Hoe verklaart u de opmerkelijke toename van het aantal lekken?

Vaak zou de lekkage toe te schrijven zijn aan de aanwezigheid van condensatiewater, dat stond althans in het vorige antwoord. Hoe vaak was dat het geval? Hoe vaak was er een andere oorzaak?

Welke vloeistoffen zijn er de afgelopen jaren gelekt?

Hoe denkt u die toename terug te dringen?

18.02 Minister François Bellot: Het zijn de spoorwegondernemingen die actief zijn in het goederentransport, die in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor de toename van lekken bij goederentreinen. De werkelijke oorzaak van de toename van het aantal lekken dient bij de spoorwegondernemingen nagevraagd te worden.

Het is mogelijk dat het opvoeren van het aantal controles bij het vertrek van een goederentrein tot resultaat heeft gehad dat het aantal gedetecteerde lekken is gestegen. De betere opleiding met betrekking tot de regelgeving aangaande RID-transporten, gevaarlijke transporten, kan ook drempelverlagend hebben gewerkt om lekken te melden.

Bij lekkende ketelwagens worden steeds de nodige veiligheidsmaatregelen genomen om het personeel en het verkeer te beschermen. In de meeste gevallen wordt de brandweer gealarmeerd. Die bepaalt of er al dan niet sprake is van condensatiewater.

In de registratie en documentatie van het incident wordt niet altijd gespecificeerd of het over condensatiewater of lekkende vloeistoffen gaat, wat het niet mogelijk maakt om hierover cijfergegevens te

verschaffen. De meest voorkomende lekken werden vastgesteld met brandbare vloeistoffen, gevarenklasse 3, en corrosieve vloeistoffen, gevarenklasse 8. In mindere mate gaat het om giftige stoffen, gevarenklasse 6.1, en diverse gevaarlijke stoffen, gevarenklasse 9. Door het opvoeren van de preventieve controles door Infrabel en de DVIS, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, alsmede door het toepassen van de veiligheidsregels, die maken dat een lekkende wagon niet mag vertrekken, wordt de aandacht voor de problematiek verhoogd. Hopelijk leidt dat tot een daling van het aantal gevallen van lekkage.

18.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, de politiek van de DVIS en Infrabel houdt een strenge controle in om lekkage en mogelijke negatieve gevolgen daarvan te vermijden. Dat is goed nieuws. Voor de rest was het een zeer uitgebreid antwoord, maar u kon niet antwoorden op al mijn concrete vragen, aangezien een aantal cijfers niet beschikbaar was op basis van het rapport van de brandweer. Ik zal uw antwoord nog eens in alle rust nalezen.

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

19 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop en verhuur van gronden door de NMBS en Infrabel" (nr. 25351)

19 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente et la location de terrains par la SNCB et Infrabel" (n° 25351)

19.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS en Infrabel behoren tot de grootste grondeigenaars van het land. Niet alle gronden die zij in hun bezit hebben, zijn noodzakelijk voor de openbare dienstverlening. De bedrijven proberen deze gronden maximaal te valoriseren door ze te verkopen of te verhuren.

Ik heb twee concrete vragen.

Ten eerste, hanteren de NMBS en Infrabel een vaste huur- en verkoopprijs per vierkante meter? Zo ja, hoeveel? Zo nee, welke criteria spelen een rol bij het bepalen van de huur- of verkoopprijs van een terrein?

Ten tweede, welke opbrengsten hebben de bedrijven de afgelopen vijf jaar gehaald uit die niet-benutte gronden? Welke zijn de opbrengsten van de verhuur en welke van de verkoop? Ik ontving graag cijfers op jaarbasis.

19.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, terreinen en gebouwen, die de NMBS nodig heeft of zal nodig hebben, maar die niet volledig benut worden, worden zo optimaal mogelijk beheerd. Hierbij worden deze volledig of gedeeltelijk gevaloriseerd door middel van domaniale concessies. Dit kan gaan over bezetting van lokalen en/of terreinen.

Daarnaast is de NMBS ook eigenaar van een aantal gebouwen en terreinen die zij niet meer nodig heeft voor haar taken van openbare dienst. Deze terreinen worden gevaloriseerd. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan verkopen boven andere valorisatiemogelijkheden. De verkopen worden ingepland volgens prioriteit: eerst de *quick wins* en leegstaande stationsgebouwen.

Om te bepalen wat de minimumverkoopprijs is, heeft de NMBS verschillende bronnen ter beschikking, zoals soortgelijke verkopen in de regio en de raming door het Federaal aankoopcomité of professionele schatters. De NMBS hanteert als principe dat de markt moet worden bevroegd om alle mogelijke kandidaten op een gelijke manier te behandelen en hen de kans te geven te bieden.

Bij Infrabel zijn de valorisatieoperaties veeleer sporadisch.

Bij de herstructurering die de spoorweggroep heeft gekend, werden immers in principe enkel de onroerende goederen overgedragen die noodzakelijk waren voor de openbare dienstverlening. In deze gevallen gebeurt de verkoop ook tegen marktconforme voorwaarden, waarbij het Federaal aankoopcomité de verkoopswaarde inschat.

Infrabel verhuurt zijn percelen niet, maar levert voor gronden die in een talud of naast de sporen liggen en niet meteen noodzakelijk zijn voor de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, domaniale concessies, enzovoort. In deze concessies wordt bepaald dat Infrabel op elk moment kan opzeggen, met een vooropzegtermijn van drie maanden.

De cijfers gegeven in verband met de opbrengst van de verkoop en domaniale concessies, bevinden zich in bijlage.

19.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik zal de cijfers opvragen bij uw medewerkster.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les salaires des conducteurs de train" (n° 25204)**

- **Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation du métier de conducteur de train" (n° 25403)**

20 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lonen van de treinbestuurders" (nr. 25204)**

- **mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opwaardering van het beroep van treinbestuurder" (nr. 25403)**

20.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, de treinbestuurders klagen al enige tijd steen en been over hun statuut. Anderzijds zijn private spoormaatschappijen zoals DB Schenker koortsachtig op zoek naar dergelijke medewerkers. Uit eerdere cijfers die ik kreeg naar aanleiding van mijn schriftelijke vraag nummer 1807 bleek dat er ook bij de NMBS een tekort is aan treinbestuurders om de dienstverlening zoals gepland plaats te laten vinden. Bovendien laat de leeftijdspiramide van de treinbestuurders nu al vermoeden dat het probleem de komende jaren alleen maar zal toenemen.

Men vindt moeilijk voldoende treinbestuurders aan Nederlandstalige kant. Om de uitstroom tegen te gaan voerde de NMBS een opzegtermijn van een jaar in voor treinbestuurders. Eerder haalde een treinbestuurder de pers, omdat hij doelbewust vertraagd reed om zijn ontslag te krijgen.

De vraag rijst of de NMBS wel op kan tegen wat de concurrentie treinbestuurders biedt op het vlak van de verloning en de praktische engagementen over onder andere het aantal dagen nacht- en weekendwerk, de vakantieregeling en de tevredenheid op het werk.

Er is sprake van 13 miljoen euro om het beroep van treinbestuurder op te waarderen. Het overleg daarover is blijkbaar volop bezig. Mijns inziens dringt zich daarnaast een soort benchmark tussen de NMBS en haar concurrenten op.

Mijnheer de minister, wat zijn de voordelen van een job als treinbestuurder bij de NMBS vergeleken met haar concurrenten? Heeft de NMBS hier een duidelijk zicht op?

Hoe motiveert de NMBS haar treinbestuurders om niet voor de concurrentie te gaan werken?

Hoeveel treinbestuurders zijn er in 2017 gestart? Hoeveel hebben er het bedrijf verlaten, opgesplitst in ontslag en pensionering?

Kunt u meer toelichting geven bij het budget om het beroep van treinbestuurder bij de spoorwegen op te waarderen? Is het een eenmalige uitgave van 13 miljoen euro of wordt dat bedrag jaarlijks uitgetrokken?

20.02 **Minister François Bellot**: In 2017 verlieten 212 bestuurders het operationeel kader en werden er 322 bestuurders aangeworven.

Je réponds en français et en néerlandais, en fonction des questions posées.

Dans le cadre des mesures prises en vue d'accroître l'attractivité du métier de conducteur de train, la SNCB et les organisations syndicales représentées au sein des organes de concertation paritaires se sont réunies ces dernières semaines sous la présidence de HR Rail.

La SNCB m'informe qu'elle envisage de valoriser le métier de conducteur de train, d'une part, en augmentant le pouvoir d'achat, et, d'autre part, en améliorant le bien-être. La SNCB souligne qu'elle entend ainsi offrir un paquet mûrement mesuré par rapport à d'autres catégories professionnelles au sein de la SNCB, et davantage aligné sur les autres opérateurs de transports ferroviaires classiques.

En contrepartie, la SNCB attend une augmentation de 2 % de la productivité des conducteurs de train pour mieux préparer la société à la future libéralisation, et se rapprocher du niveau de productivité et de flexibilité d'autres opérateurs. Cette augmentation de productivité est largement compensée par l'augmentation du pouvoir d'achat. Elle n'aura aucun impact sur le niveau de sécurité.

Lors de la première réunion du 9 février dernier, il avait été convenu d'aborder les différents thèmes au cours des semaines suivantes, allant du volet qualitatif au volet financier, en passant par les aspects organisationnels. Les interlocuteurs avaient convenu d'organiser leurs discussions suivant un timing serré incluant des réunions hebdomadaires en groupe de travail et des séances d'information sur le terrain dans le courant du mois de mai.

Wanneer wij de job van treinbestuurder bij de NMBS en privébedrijven vergelijken, zien wij dat de job van treinbestuurder bij de NMBS heel wat voordelen biedt. Ik som ze even op. Er is bij de NMBS duidelijk meer aandacht voor een work-lifebalance. Zo is de werkdag bij de NMBS beperkt tot maximaal 9 uur. Bij privébedrijven kan dat oplopen tot 16 uur, weliswaar met pauzes tussendoor. Bij de NMBS begint en eindigt de shift in België en steeds in hetzelfde depot. De NMBS biedt werkzekerheid. Wie de fysiek veeleisende job niet meer aankan, zal zijn job niet verliezen, zoals bij privébedrijven het geval is. Ook het feit deel uit te maken van een grote groep in een stabiele omgeving met reizigerstreinen, wordt als een voordeel beschouwd, evenals de gunstige pensioenregeling. De NMBS betaalt haar treinbestuurders tijdens de volledige duur van de opleiding van 50 weken.

Het basisloon van een startende treinbestuurder is 1 700 euro netto. Dankzij shift- en weekendwerk loopt dat gemiddeld op tot 1 900 à 2 400 euro. De verloning bij de concurrenten ligt gemiddeld ongeveer 20 % hoger. Daar staat tegenover dat de treinbestuurders daar meer dagen moeten werken en een zeer hoge flexibiliteit aan de dag moeten leggen. Het werk speelt zich zeer vaak 's nachts af op zeer moeilijke uren.

De vraag is of de werknemer zoiets kan volhouden tot de pensioenleeftijd. Daarnaast is het sociaal vangnet in geval van problemen, bijvoorbeeld medische ongeschiktheid, veel minder of zelfs niet aanwezig, wat een behoorlijk risico inhoudt voor de treinbestuurder.

De treinbestuurders bij de NMBS vinden voldoening, omdat zij reizigers vervoeren, een menselijk aspect dat niet te onderschatten valt. De NMBS biedt doorgroeimogelijkheden en een sterke collegiale sfeer onder de treinbestuurders. De NMBS biedt haar personeelsleden en hun hele gezin gratis vervoer per trein aan in de Benelux, en daarnaast ook 4 vouchers per jaar om met Thalys of Eurostar te reizen. Daarnaast zijn er nog maaltijdcheques en hospitalisatieverzekeringen. Er is ook het voordelige ziekenfonds van de spoorwegen.

20.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal het zeker nalezen in het verslag.

Ik meen dat men bij de NMBS toch waakzaam moet zijn. Het loon is, zoals u zelf gezegd hebt, bij de concurrenten hoger, en dat is dikwijls toch de eerste reden waarom treinbestuurders de overstap doen.

U hebt niet echt geantwoord op mijn vraag over de 13 miljoen. Is dat een eenmalige uitgave om het beroep te heropwaarderen?

20.04 François Bellot, ministre: Oui, effectivement, cela aura lieu une seule fois.

20.05 Inez De Coninck (N-VA): Ik hoop dan dat het effectief naar de treinbestuurders zelf gaat en niet naar achterstallige investeringen bijvoorbeeld, want ik heb vernomen dat dit mogelijk wel het geval zou zijn. Ik blijf het verder opvolgen.

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

21 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de capaciteitsuitbreiding bij de NMBS naar aanleiding van de werken aan de Leopold II-tunnel" (nr. 25405)**

21 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'extension de la capacité à la SNCB à la suite des travaux dans le tunnel Léopold II" (n° 25405)**

21.01 **Inez De Coninck (N-VA):** Mijnheer de minister, iedereen is ervan op de hoogte dat er in Brussel serieuze werken zullen en moeten worden uitgevoerd aan de tunnels. Tijdens de zomermaanden zou de Leopold II-tunnel helemaal afgesloten worden. Er wordt serieuze hinder verwacht voor de automobilititeit in de hoofdstad.

Daarom zijn er allerlei alternatieve maatregelen, waaronder meer treinen door de NMBS. De capaciteit op de lijnen S3, S4 en S10 en spoorlijn 60 zou worden uitgebreid. Dat heb ik in de krant kunnen lezen.

Mijnheer de minister, kunt u wat meer toelichting geven bij de bijkomende maatregelen die door de NMBS worden getroffen naar aanleiding van de werken in de Leopold II-tunnel? Wat zijn de precieze maatregelen per spoorlijn? Wordt de capaciteitsuitbreiding gerealiseerd door meer treinen te laten rijden of door een hogere capaciteit aan zitplaatsen in de bestaande treinen?

21.02 **Minister François Bellot:** De NMBS informeert mij dat zij zich ertoe verbonden heeft om in de zomer enerzijds de capaciteit te verhogen van de treinen op de S10-verbinding Aalst-Brussel-Dendermonde tijdens de piekuren, door het aantal zitplaatsen te verhogen met 280 plaatsen per trein en de daaraan verbonden kosten te dragen, en om anderzijds, als zou blijken dat de andere treinen op de lijn tijdens de zomer overbezet zijn, twee P-treinen te behouden op de lijn 60. Het gaat om piek uurversterking die in Brussel aankomt om 7 uur en naar Dendermonde vertrekt om 7 u 35. De NMBS zal deze zomer tijdens de duur van de hele werken aandachtig de treinbezetting volgen.

21.03 **Inez De Coninck (N-VA):** Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik vind het positief dat de NMBS in extra capaciteit voorziet en zo inspeelt op een betere mobiliteit in de hoofdstad. Iedereen is daarbij gebaat. Ik meen dat dit de juiste houding is van de NMBS.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.22 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.22 heures.*