



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

26-09-2018

Voormiddag

Mercredi

26-09-2018

Matin

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dumpen van reizigers bij een vertraging" (nr. 26619)

Sprekers: **Stefaan Van Hecke, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbestedingsprocedure voor de commerciële ruimten in het station Luik-Guillemins" (nr. 26723)

Sprekers: **Muriel Gerkens, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische rolstoelen op de trein" (nr. 26707)

Sprekers: **Inez De Coninck, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid aan spoorwegovergangen" (nr. 26666)

Sprekers: **Wouter Raskin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inzet van de M7-treinen" (nr. 26708)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de M7-treinstellen" (nr. 27016)

Sprekers: **Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

SOMMAIRE

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'abandon de passagers en cas de retard" (n° 26619)

Orateurs: **Stefaan Van Hecke, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de marché public des espaces commerciaux de la gare des Guillemins" (n° 26723)

Orateurs: **Muriel Gerkens, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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 "les chaises roulantes électriques dans les trains" (n° 26707)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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 sécurité aux passages à niveau" (n° 26666)

Orateurs: **Wouter Raskin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service des trains M7" (n° 26708)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rames M7" (n° 27016)

Orateurs: **Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbeveling van het Rekenhof omtrent de interne controle bij HR Rail" (nr. 26753)	5	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 "la recommandation de la Cour des comptes concernant le contrôle interne chez HR Rail" (n° 26753)	5
<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen in Diepenbeek en Bilzen in het kader van de Spartacus-sneltramlijn Hasselt-Maastricht" (nr. 26829)	6	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 suppression de passages à niveau à Diepenbeek et à Bilzen dans le cadre de la ligne tramway express Spartacus entre Hasselt et Maastricht" (n° 26829)	6
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroule Leuven Rechtdoor" (nr. 26841)	7	Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 26841)	7
<i>Sprekers: Karin Jiroflée, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Karin Jiroflée, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de haven van Zeebrugge door Infrabel" (nr. 26957)	8	Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation du port de Zeebrugge par Infrabel" (n° 26957)	8
<i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste resultaten van de Infrabelwerkgroep met betrekking tot de duurzame onkruidbestrijding" (nr. 26962)	8	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les premiers résultats du groupe de travail Infrabel dédié au désherbage durable" (n° 26962)	8
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	9	Questions jointes de	9
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen bij de NMBS" (nr. 26981)	9	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité et le nombre de trains supprimés à la SNCB" (n° 26981)	9
- de heer Laurent Devin aan de minister van	9	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité,	9

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele achteruitgang van de stiptheid bij de NMBS" (nr. 27018)

Sprekers: **David Geerts, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse structurelle de la ponctualité à la SNCB" (n° 27018)

Orateurs: **David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Naamse expresnet" (nr. 26983)	11	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau express namurois" (n° 26983)	11
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van een NMBS-expresnet in Namen" (nr. 27005)	11	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constitution d'un Réseau Express Namurois SNCB" (n° 27005)	11
<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, Georges Gilkinet, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, Georges Gilkinet, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke oplossingen om treinsuicide te voorkomen" (nr. 26896)	13	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions envisageables pour lutter contre les suicides sur les chemins de fer" (n° 26896)	13
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inperking van de aanwezigheid van een onderstationschef in Halle" (nr. 26995)	14	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 "la limitation de la présence d'un sous-chef de gare à Hal" (n° 26995)	14
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 26999)	14	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions contre les accompagnateurs de train" (n° 26999)	14
<i>Sprekers:</i> Marco Van Hees, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marco Van Hees, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "eventuele bijkomende	16	Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la possibilité d'arrêts supplémentaires pour certains	16

stopplaatsen voor sommige P-treinen, bijvoorbeeld in het station Courrière" (nr. 27004)

Sprekers: **Georges Gilkinet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

trains P, par exemple en gare de Courrière" (n° 27004)

Orateurs: **Georges Gilkinet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zoektocht naar een oplossing voor de toegang tot de onderdoorgang in het station Namen via de parking" (nr. 27006)

Sprekers: **Georges Gilkinet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

17 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recherche d'une solution de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 27006)

Orateurs: **Georges Gilkinet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de innovaties inzake de telling van het aantal reizigers en zitplaatsen" (nr. 27015)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

19 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les innovations en matière de comptage des voyageurs et des places assises" (n° 27015)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de modernisering van de organisatie van de NMBS" (nr. 27017)

Sprekers: **David Geerts, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

21 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modernisation de l'organisation de la SNCB" (n° 27017)

Orateurs: **David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de status van de renovatiewerken van het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 27027)

Sprekers: **Veli Yüksel, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

22 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement des travaux de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 27027)

Orateurs: **Veli Yüksel, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatiewerken aan het station Hasselt" (nr. 27032)

Sprekers: **Wouter Raskin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

24 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de rénovation à la gare de Hasselt" (n° 27032)

Orateurs: **Wouter Raskin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van

24 Questions jointes de

24

- | | | | |
|---|----|--|----|
| <p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Sint-Denijs-Westrem" (nr. 27033)</p> | 24 | <p>- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare de Sint-Denijs-Westrem" (n° 27033)</p> | 24 |
| <p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 27037)</p> <p><i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Medewerkster van de minister,</p> | 24 | <p>- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 27037)</p> <p><i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Collaboratrice du ministre,</p> | 24 |
| <p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein" (nr. 27034)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 26 | <p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train Benelux" (n° 27034)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 26 |
| <p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische steps" (nr. 27035)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 27 | <p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trotinettes électriques" (n° 27035)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 27 |

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 SEPTEMBER 2018

Voormiddag

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

du

MERCREDI 26 SEPTEMBRE 2018

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.02 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La séance est ouverte à 10 h 02 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dumpen van reizigers bij een vertraging" (nr. 26619)

01 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'abandon de passagers en cas de retard" (n° 26619)

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Om het zogenaamde sneeuwbaaleffect aan vertragingen te vermijden, worden reizigers uit de trein tussen Brussel en De Panne niet zelden 'gedumpt' in Denderleeuw. Vervolgens kan de trein versneld doorrijden naar Gent en De Panne. In week 27, begin juli, gebeurde het zelfs meermaals, in volle spits.

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Afin d'éviter l'effet boule de neige des ralentissements, il n'est pas rare que les voyageurs du train Bruxelles – La Panne soient "largués" à Denderleeuw. Le train peut ensuite poursuivre sa route à grande vitesse vers Gand et La Panne. Cela s'est même produit plusieurs fois au cours de la 27^{ème} semaine, début juillet, en pleine heure de pointe.

Hoe vaak is dit het afgelopen jaar al gebeurd? Kan deze ongemeen klantvriendelijke procedure niet worden vermeden? Krijgen de reizigers hiervoor een compensatie?

Combien de fois cela s'est-il déjà produit l'année dernière? Cette procédure extrêmement peu conviviale ne peut-elle être évitée? Les voyageurs se voient-ils offrir un dédommagement?

01.02 Minister **François Bellot** (Nederlands): Tijdens de spits vertrekken er slechts twee P-treinen vanuit Brussel naar De Panne. Deze treinen rijden niet langs Denderleeuw. De NMBS ontkent het dumpen van reizigers bij een vertraging. In week 27 werden de treinen geen enkele keer beperkt of afgeschaft. Meer antwoorden kan de NMBS niet geven. Het bedrijf onderzoekt steeds de oorzaak van de vertragingen en biedt oplossingen waar mogelijk.

01.02 **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Deux trains P seulement quittent Bruxelles en direction de La Panne à l'heure de pointe. Ces trains ne passent pas par Denderleeuw. La SNCB dément se débarrasser de voyageurs lors de ralentissements. Au cours de la 27^{ème} semaine, les trains n'ont pas été une seule fois réduits ou supprimés. La SNCB ne peut en dire davantage. L'entreprise recherche chaque fois la cause des ralentissements et offre des solutions quand c'est possible.

01.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ik vraag me echt af wie de antwoorden van de minister

01.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Je me demande réellement qui rédige les réponses

opstelt. Verschillende reizigers hebben mij er herhaaldelijk op gewezen, zelfs met foto's, hoe zij verplicht worden in Denderleeuw uit te stappen. Ik zal voortaan alle berichten hierover rechtstreeks naar het kabinet van de minister sturen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbestedingsprocedure voor de commerciële ruimten in het station Luik-Guillemins" (nr. 26723)

02.01 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Bij Cucina, de enige zelfstandige handelszaak in het station Luik-Guillemins, werden er koffie en koeken verkocht. In 2017 werd een eerste offerteaanvraag voor de vernieuwing van de huurovereenkomst voor die handelsruimte uiteindelijk geannuleerd. Na een tweede offerteaanvraag in januari krijgt de exploitant van Cucina te horen dat de opdracht niet aan hem werd vergund en dat hij de handelsruimte uiterlijk op 31 augustus moet verlaten.

Waarom zijn die offerteaanvragen dermate ontransparant? Men krijgt de indruk dat enkel grote winkelketens aan de voorwaarden kunnen voldoen. Verkiest de NMBS bewust dergelijke ketens boven buurtwinkels?

02.02 Minister François Bellot (*Frans*): De concessies voor handelsruimten in de NMBS-stations worden toegekend op grond van een offerteaanvraag voor een overeenkomst van acht jaar. Wanneer ze ten einde lopen, organiseert de NMBS een nieuwe offerteaanvraag en kan ze beslissen om het winkelaanbod te wijzigen. De offerteaanvraag bevat een bestek op grond waarvan de kandidaten met kennis van zaken een offerte kunnen indienen. Ook deze keer werden alle procedures gevolgd en werden het transparantie- en het gelijkheidsprincipe gehanteerd; de NMBS heeft contact opgenomen met de concessiehouder in kwestie.

02.03 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Er zijn inderdaad gesprekken en ontmoetingen geweest, maar geen enkel document verklaart waarom inschrijvers op de vorige aanbesteding geen antwoord hebben gekregen en waarom inschrijvers op de tweede aanbesteding geweigerd werden. Als er geen criteria of argumenten worden gegeven, zie ik transparantie noch gelijkheid. De keuze van de NMBS is nadelig voor de kleine handelszaken, die we willen ondersteunen.

fournies par le ministre. Plusieurs voyageurs m'ont, à plusieurs reprises, photos à l'appui, signalé qu'ils sont obligés de descendre à Denderleeuw. À l'avenir, j'adresserai tous les messages à ce sujet directement au cabinet du ministre.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Muriel Gerken au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de marché public des espaces commerciaux de la gare des Guillemins" (n° 26723)

02.01 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Le Cucina, seul commerce indépendant de la gare des Guillemins, servait des cafés et des pâtisseries. En 2017, un premier appel d'offres pour renouvellement de la location de l'espace finit par être annulé. Après un second appel d'offres en janvier, le gérant de la Cucina apprend qu'il n'a pas remporté le marché et qu'il doit avoir quitté les lieux le 31 août.

Pourquoi ces appels d'offres manquent-ils à ce point de transparence? On a l'impression que seules de grandes chaînes de magasins peuvent y satisfaire. Est-ce une volonté de la SNCB de privilégier ces chaînes plutôt que le commerce de proximité?

02.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les concessions commerciales dans les gares SNCB sont attribuées sur appel d'offres pour un contrat de huit ans. Au terme de celles-ci, la SNCB relance un appel d'offres et peut alors décider de modifier l'offre commerciale. L'appel d'offres contient un cahier des charges permettant aux candidats d'introduire une offre en connaissance de cause. Cette fois encore, toutes les procédures ont été suivies et les principes de transparence et d'égalité, respectés; la SNCB a été en contact avec le concessionnaire en question.

02.03 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): En effet, il a eu des discussions et des rencontres, mais aucun document n'explique l'absence de réponse à ceux qui ont soumissionné lors de l'appel d'offres précédent et le refus lors du second. Dans cette absence de critères ou d'arguments, je ne vois ni transparence ni égalité. Les choix de la SNCB sont défavorables au tissu de petits commerces que nous voulons soutenir.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische rolstoelen op de trein" (nr. 26707)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Gebruikers van elektrische rolstoelen die langer zijn dan 120 cm, kunnen niet rekenen op dienstverlening vanwege de NMBS. Deze rolstoelen vallen immers buiten de toegestane norm. Volgens de NMBS zijn de oprijplaten niet geschikt voor rolstoelen langer dan 120 cm.

Wanneer zijn deze oprijplaten aangekocht? Hoelang is hun levensduur? Kunnen er andere rolplaten worden aangekocht?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): De oprijplaten worden aangekocht sinds 2006 en kennen een levensduur van twintig jaar. Ter zake moeten de Europese technische normen 2008/164/EG en 1300/2014 worden gerespecteerd, die niet alleen gelden voor de laadhellingen, maar ook voor het rollend materieel en voor een deel van de stationsinfrastructuur. Grotere laadhellingen zorgen er wel niet automatisch voor dat ook grotere rolstoelen de trein op kunnen. Een en ander hangt ook af van het rollend materieel en de stationsinfrastructuur.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Er moet worden ingezet op aanpassing van de stationsinfrastructuur. De dienstverlening moet absoluut aangepast zijn voor personen met een beperking.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid aan spoorwegovergangen" (nr. 26666)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): De Nederlandse infrastructuurbeheerder gaat een aantal overwegen geel verven, omdat weggebruikers dan alerter zouden zijn bij het oversteken.

Plant Infrabel een gelijkaardig experiment? Hoeveel heeft Infrabel de afgelopen vijf jaar geïnvesteerd in het verbeteren van de veiligheid aan overwegen? Hoe evolueerde het aantal ongevallen? Zijn er al

L'incident est clos.

03 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 "les chaises roulantes électriques dans les trains" (n° 26707)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Les utilisateurs de chaises roulantes électriques dont la longueur dépasse 120 cm ne peuvent pas bénéficier d'une assistance de la SNCB. Ces chaises roulantes ne respectent en effet pas les normes autorisées. Selon la SNCB, les plates-formes élévatrices ne sont pas adaptées aux chaises roulantes de plus de 120 cm.

Quand ces plates-formes élévatrices ont-elles été achetées? Quelle est leur durée de vie? Est-il possible d'acquérir d'autres rampes?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les plates-formes élévatrices sont achetées depuis 2006 et ont une durée de vie de vingt ans. En l'espèce, il convient de respecter les normes techniques européennes 2008/164/CE et 1300/2014, qui s'appliquent non seulement aux rampes mobiles mais aussi au matériel roulant et à une partie de l'infrastructure des gares. Des rampes mobiles de plus grande taille ne permettent pas automatiquement l'embarquement de plus grandes chaises roulantes. Tout cela dépend aussi du matériel roulant et de l'infrastructure de la gare.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Il convient de miser sur l'adaptation de l'infrastructure des gares. Le service doit absolument être adapté pour les personnes handicapées.

L'incident est clos.

04 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 sécurité aux passages à niveau" (n° 26666)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): De sorte à accroître la vigilance des usagers de la route à la hauteur des passages à niveau, le gestionnaire néerlandais de l'infrastructure a l'intention d'en peindre plusieurs en jaune.

Infrabel envisage-t-il une expérience analogue? Quel est le montant investi par Infrabel ces cinq dernières années dans l'amélioration de la sécurité des passages à niveau? Quelle est l'évolution du

resultaten van het proefproject met flitscamera's aan overwegen? Hoeveel overwegen werden al uitgerust met struikelmatten? Zullen die projecten nog worden uitgebreid?

04.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Infrabel organiseert jaarlijks een samenkomst van de multidisciplinaire werkgroep Overwegen. In november zal het Nederlandse ProRail zijn project met de geel geverfde overweg voorstellen.

Infrabel investeert jaarlijks ongeveer 30 miljoen euro voor het verbeteren van de veiligheid aan overwegen. Ik zal de heer Raskin de precieze cijfers en de evolutie van het aantal ongevallen schriftelijk bezorgen.

De proefprojecten met roodlichtcamera's zijn opgestart. Infrabel wacht nog op de ijkingscertificaten van de camera's.

Aangezien een proefproject met struikelmatten in Waver uitstekende resultaten opleverde, worden er zeventig bijkomende spoorwegovergangen uitgerust met struikelmatten. Ook de lijst van de spoorwegovergangen die al uitgerust zijn met struikelmatten of dat nog zullen worden, zal ik schriftelijk bezorgen.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inzet van de M7-treinen" (nr. 26708)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de M7-treinstellen" (nr. 27016)

05.01 **Inez De Coninck** (N-VA): De M7-treinstellen zouden vanaf september 2018 stelselmatig ingezet worden op spoorlijnen van de Noord-Zuidverbinding.

Zijn de eerste toestellen al geleverd? Wat is de planning ter zake? Op welke spoorlijnen en vanaf wanneer zal dat nieuwe treinmateriaal ingezet worden?

05.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Zullen de eerste treinstellen van dit type nog deze maand

nombre d'accidents? Dispose-t-on déjà des résultats du projet pilote prévoyant l'installation de radars aux passages à niveau? Combien de passages à niveau ont-ils déjà été équipés de tapis anti-intrusion? Ces projets seront-ils encore étendus?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Chaque année, Infrabel organise une réunion du groupe de travail multidisciplinaire Passages à niveau. ProRail, le gestionnaire néerlandais de l'infrastructure y présentera son projet de passage à niveau peint en jaune en novembre.

Infrabel investit annuellement environ 30 millions d'euros pour améliorer la sécurité à la hauteur des passages à niveau. Je transmettrai à M. Raskin par écrit, les statistiques précises et l'évolution du nombre d'accidents.

Les projets pilotes concernant les radars aux feux rouges ont été lancés. Infrabel attend encore les certificats d'étalonnage des radars.

Le projet pilote concernant les tapis obstacles a fourni d'excellents résultats à Wavre. Septante passages à niveau complémentaires seront équipés de ces tapis. Je vous communiquerai par écrit la liste des passages à niveau déjà équipés de ces tapis obstacles ou qui le seront prochainement.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service des trains M7" (n° 26708)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rames M7" (n° 27016)

05.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Il était prévu que les rames M7 soient systématiquement mises en service sur les lignes de la jonction Nord-Sud.

Les premières rames ont-elles déjà été fournies? Quelle est la programmation? Sur quelles lignes et à partir de quand ce nouveau matériel ferroviaire sera-t-il mis en service?

05.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les premières rames de ce type seront-elles encore fournies ce

geleverd worden? Wanneer begint de testperiode van zes maanden? Zal er getest worden door de treinen in te zetten binnen de bestaande dienstregeling, met reizigers aan boord? Om hoeveel treinen zal het gaan? Is er al beslist op welke lijnen deze treinen zullen ingezet worden en welke verschuivingen dit teweeg zal brengen in de uurregeling? Zal er treinmaterieel uit circulatie gehaald worden als de M7-treinstellen beginnen te rijden?

05.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De M7-treinstellen worden reeds sinds april 2018 onderworpen aan talrijke validatie- en homologatietests. Daarbij kwamen operationele problemen naar boven die samen met de constructeurs aangepakt werden. Begin september kreeg de NMBS een officiële brief van de constructeurs met een nieuwe planning. De start wordt met een aantal maanden uitgesteld, van deze maand tot december van dit jaar.

De eigenlijke serieproductie zal in totaal met zes maanden vertraging starten. Elke laattijdige oplevering resulteert in het later betalen van contractueel vastgelegde bedragen. Van eventuele boetes voor laattijdige levering is echter pas sprake bij de fysieke levering van de treinstellen, dus ten vroegste vanaf december 2018. De NMBS garandeert dat zij alle activiteiten van de constructeur van nabij blijft opvolgen.

De precieze toewijzing van het M7-materieel is nog niet vastgelegd, maar het zal prioritair gebruikt worden voor de zwaarst belaste lijnen, in het bijzonder voor de Noord-Zuidverbinding. Het materieel dat het eerst uit circulatie zal genomen worden betreft de M4, de tweeledige motorstellen en de locomotieven type 22 en 27.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbeveling van het Rekenhof omtrent de interne controle bij HR Rail" (nr. 26753)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Op 27 januari 2016 kregen we een evaluatie van het Rekenhof over de uitvoering van de beheerscontracten bij de spoorwegen. Daarin stond de aanbeveling dat de beheersorganen van HR Rail een interne auditfunctie zouden organiseren, waaraan het nu – opmerkelijk genoeg – ontbreekt.

mois-ci? Quand la période test de six mois commencera-t-elle? Effectuera-t-on les tests en mettant les rames en service en situation réelle, avec des voyageurs à bord? De combien de trains s'agira-t-il? A-t-on déjà décidé sur quelles lignes ces rames seront mises en service et quels glissements cette mise en service entraînera pour les horaires? Du matériel sera-t-il retiré de la circulation lorsque les rames M7 commenceront à circuler?

05.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les rames M7 sont déjà soumises depuis avril 2018 à de nombreux tests de validation et d'homologation. À cette occasion, des problèmes opérationnels se sont posés. Ils font actuellement l'objet de discussions avec les constructeurs. Début septembre, la SNCB a reçu un courrier officiel des constructeurs qui proposent une nouvelle programmation. Le démarrage doit être reporté de plusieurs mois, c'est-à-dire de ce mois-ci à décembre de cette année.

La production en série effective démarrera au total avec six mois de retard. Toute réception tardive résulte dans le report du paiement des montants fixés contractuellement. Il ne pourra toutefois être éventuellement question de véritables astreintes pour livraison tardive qu'au moment de la livraison physique des trains, donc au plus tôt à partir de décembre 2018. La SNCB garantit qu'elle continue de suivre de près toutes les activités du constructeur.

L'affectation précise du matériel M7 n'a pas encore été décidée mais ce matériel sera prioritairement mis en service sur les lignes les plus fréquentées, en particulier la jonction Nord-Midi. Le matériel qui sera retiré de la circulation en premier concerne les rames M4, les rames à doubles motrices et les locomotives des types 22 et 27.

L'incident est clos.

06 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 "la recommandation de la Cour des comptes concernant le contrôle interne chez HR Rail" (n° 26753)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Le 27 janvier 2016, nous avons reçu une évaluation de la Cour des comptes sur la mise en œuvre des contrats de gestion conclus avec les chemins de fer. Une des recommandations visait à ce que les organes de gestion de HR Rail mettent en place une fonction d'audit interne. Il est assez étonnant que cette

dernière n'ait toujours pas vu le jour.

Hoe staat het met de opvolging en uitvoering van deze aanbeveling? Beschikt HR Rail inmiddels over zo een dienst. Welke initiatieven werden er genomen voor de oprichting ervan? Vindt de minister zelf een dergelijke dienst noodzakelijk?

Où en sont le suivi et la mise en œuvre de cette recommandation? HR Rail dispose-t-il dans l'intervalle d'un service de ce genre? Quelles initiatives ont été prises en vue de créer cet organe? Le ministre estime-t-il lui-même qu'un tel service est nécessaire?

06.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): HR Rail blijft een beroep doen op de auditdiensten van de NMBS en Infrabel om te vermijden dat overheidsmiddelen verkwaet worden aan overlappende functies. Zo worden de competenties bij andere entiteiten optimaal gebruikt.

06.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): HR Rail continue à faire appel aux services d'audit de la SNCB et d'Infrabel pour éviter que des moyens publics soient gaspillés dans un chevauchement de fonctions. Les compétences d'autres entités sont ainsi utilisées d'une façon optimale.

06.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Hoe staat het dan met de werknemers van HR Rail zelf, voor wie nog geen vertrouwenspersoon bestaat? Dat blijft een leemte en zo blijft men de aanbeveling van het Rekenhof negeren.

06.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Qu'en est-il dès lors des travailleurs de HR Rail, qui ne disposent encore d'aucune personne de confiance? Il s'agit d'une lacune. De plus, on continue ainsi à faire fi de cette recommandation de la Cour des comptes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen in Diepenbeek en Bilzen in het kader van de Spartacus-sneltramlijn Hasselt-Maastricht"** (nr. 26829)

07 **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 suppression de passages à niveau à Diepenbeek et à Bilzen dans le cadre de la ligne tramway express Spartacus entre Hasselt et Maastricht"** (n° 26829)

07.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Om de Spartacus-sneltram tussen Hasselt en Maastricht in gebruik te kunnen nemen, moeten er overwegen in Bilzen en Diepenbeek worden afgeschaft. In het huidige investeringsplan heeft Infrabel daarvoor echter niet de nodige middelen gereserveerd.

07.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Pour pouvoir mettre en service le tram rapide Spartacus entre Hasselt et Maastricht, des passages à niveau doivent être retirés à Bilzen et à Diepenbeek. L'actuel plan d'investissement d'Infrabel ne réserve cependant pas les moyens nécessaires à cette fin.

Kan de minister de opdracht die werd toegewezen aan Infrabel, toelichten? Lijkt het de minister mogelijk om de 20 miljoen euro, vereist voor dit project, vrij te maken? Gaat dit dan niet ten koste van andere geplande projecten? Zal de sneltram kunnen rijden vanaf 2023, zoals gepland?

Le ministre peut-il préciser la mission qui a été confiée à Infrabel? Est-il possible, aux yeux du ministre, de libérer les 20 millions d'euros nécessaires à ce projet? Cela ne se fera-t-il pas dans ce cas au détriment d'autres projets planifiés? Le tram rapide pourra-t-il rouler à partir de 2023 comme prévu?

07.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Infrabel is gevraagd om het budget te ramen voor de afschaffing van de overwegen op de spoorlijn L34 langs het tracé van de Spartacus-tramlijn in de gemeenten Diepenbeek en Bilzen. De kostprijs ten laste van Infrabel zou 19,8 miljoen bedragen. In het meerjareninvesteringsplan 2017-2020 is daarvoor geen budget ingeschreven. Het project maakt ook geen deel uit van de Vlaamse prioritaire

07.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Il est demandé à Infrabel de faire une estimation du budget pour la suppression des passages à niveau sur la ligne ferroviaire 34 sur le tracé de la ligne de tram Spartacus dans les communes de Diepenbeek et de Bilzen. Le coût à charge d'Infrabel s'élèverait à 19,8 millions. Dans le plan d'investissement pluriannuel 2017-2020, aucun budget n'est inscrit à cette fin. Le projet n'entre pas non plus en ligne de compte parmi les projets ferroviaires prioritaires de

spoorprojecten. Ik wil samen met Infrabel zoeken naar een oplossing. Infrabel heeft eind juni 2018 een aantal alternatieve financieringsmogelijkheden voorgesteld aan de Vlaamse minister van Mobiliteit, zoals een verschuiving van de budgetten voor de afschaffing van overwegen op andere spoorlijnen. Naargelang de keuze van de Vlaamse minister, kan Infrabel dan de impact op de planning en de timing van de respectieve projecten bekijken.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Het alternatieve voorstel van Infrabel zal blijkbaar enkel gevolgen hebben voor soortgelijke projecten voor de afschaffing van overwegen, niet voor andere projecten.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 26841)

08.01 Karin Jiroflée (sp.a): In het alsmaar aanslepende dossier van de vliegroutes besliste de rechtbank in Brussel dat er tegen 17 september een Staten-Generaal moet komen over de vliegroutes van en naar de luchthaven van Zaventem en dit met het oog op een advies over de vliegroutes, de vliegwet en een pact rond de toekomst van Brussels Airport. De minister legt dit vonnis blijkbaar zonder meer naast zich neer tot na de lokale verkiezingen. De vraag rijst of hij het misschien ook over de federale verkiezingen heen wil tillen om zo de hete aardappel door te schuiven naar zijn opvolger.

In hetzelfde arrest wordt de staking binnen de 90 weken van de route Leuven Rechtdoor opgelegd. Ook hier neemt de minister geen enkel initiatief. De regering gaat noch in beroep noch voert het de bepalingen uit.

Kan de minister zijn intenties ter zake toelichten?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): Ik verwijs naar het antwoord dat ik op 10 juli 2018 heb gegeven op de mondelinge vraag nr. 26514 van mevrouw Jiroflée. Tot nader order zijn er geen nieuwe elementen mee te delen.

08.03 Karin Jiroflée (sp.a): Dus is een arrest, dat de regering bovendien zomaar naast zich neerlegt, geen nieuw element! Er wordt helemaal niets gedaan en de minister acht dit zelfs geen uitleg waard. Dat is echt beneden alle peil!

la Flandre. Je souhaite chercher une solution de concert avec Electrabel. Infrabel a proposé une série d'options éventuelles pour un financement alternatif au ministre flamand de la Mobilité, telle qu'un transfert de budgets affectés à la suppression de passages à niveau sur d'autres lignes. Infrabel pourra examiner l'impact sur le planning et le calendrier des différents projets en fonction du choix du ministre.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): La proposition alternative d'Infrabel n'aura manifestement des conséquences que pour des projets similaires visant à supprimer les passages à niveau et non pour d'autres projets.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 26841)

08.01 Karin Jiroflée (sp.a): Dans le dossier des routes aériennes qui s'éternise, le tribunal de Bruxelles a décidé que pour le 17 septembre, il fallait organiser les états généraux sur les routes aériennes menant à l'aéroport et y arrivant et cela, pour pouvoir rendre un avis à propos de ces routes aériennes, de la loi relative au survol de Bruxelles et du pacte relatif à l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National. Le ministre fera apparemment litière de ce jugement jusqu'aux élections locales. On peut se demander s'il attendra aussi jusqu'après les élections fédérales pour refiler ensuite la patate chaude à son successeur.

Dans le même arrêt, le tribunal impose l'arrêt de la route "Louvain tout droit" dans les 90 semaines. Ici non plus, le ministre ne prend pas la moindre initiative. Le gouvernement n'interjette pas appel et il n'exécute pas non plus les dispositions.

Le ministre peut-il expliquer ses intentions en la matière?

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je renvoie à la réponse que j'ai donnée le 10 juillet 2018 à la question orale n° 26514 de Mme Jiroflée. Jusqu'à nouvel ordre, je n'ai pas de nouveaux éléments à communiquer.

08.03 Karin Jiroflée (sp.a): Il existe donc un arrêt. Que le gouvernement en fasse litière n'est-il pas un nouvel élément? Absolument rien n'est fait et le ministre estime que cette question ne vaut même pas une explication. Cette manière de faire est

véritablement en dessous de tout!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de haven van Zeebrugge door Infrabel" (nr. 26957)

09 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation du port de Zeebrugge par Infrabel" (n° 26957)

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Wat doet Infrabel momenteel in Zeebrugge om zijn domeinen te beveiligen tegen transmigranten? Kunnen er nog bijkomende maatregelen genomen worden? Werd er in het kader van het recente negenpuntenplan overleg gepleegd met Infrabel?

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Quelles mesures Infrabel prend-il actuellement à Zeebrugge pour sécuriser ses domaines contre les intrusions de migrants en transit? D'autres initiatives peuvent-elles encore être prises? Une concertation a-t-elle été organisée avec Infrabel concernant le récent plan en neuf points?

09.02 Minister François Bellot (Nederlands): Via het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging (LCMB) van de haven van Zeebrugge kan Infrabel overleggen met alle spelers op het terrein. Ook het negenpuntenplan werd via dat forum al behandeld.

09.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel peut se concerter avec l'ensemble des acteurs de terrain par le biais du Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging (LCMB) du port de Zeebrugge. Le plan en neuf points a déjà été examiné par le biais de ce forum.

Infrabel zal op het terrein voor het bedrijf P&O alle losliggende materialen verwijderen. Sinds 21 september wordt dat terrein bewaakt tijdens de uren dat er treinen langskomen. Er zal zo snel mogelijk een bewakingscamera geïnstalleerd worden.

Infrabel va retirer tous les matériaux non fixés sur le terrain situé devant l'entreprise P&O. Depuis le 21 septembre, le terrain est surveillé durant les heures de passage de trains. Une caméra de surveillance sera installée dans les meilleurs délais.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste resultaten van de Infrabelwerkgroep met betrekking tot de duurzame onkruidbestrijding" (nr. 26962)

10 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les premiers résultats du groupe de travail Infrabel dédié au désherbage durable" (n° 26962)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel kondigde onlangs een project aan waarbij schapen en geiten ingezet zullen worden om moeilijk bereikbare spoorbermen te onderhouden.

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel a annoncé récemment un projet visant à recourir à des moutons et à des chèvres pour entretenir certains accotements de voies difficilement accessibles.

Kadert dit project binnen de activiteiten van de werkgroep inzake duurzame alternatieven voor onkruidbestrijding op het spoornet? Zijn er nog andere initiatieven voortgekomen uit die werkgroep? Heeft de werkgroep reeds een actieplan opgesteld?

Ce projet s'inscrit-il dans le cadre des activités du groupe de travail chargé de chercher des solutions durables de désherbage sur le réseau ferré? D'autres initiatives ont-elles également émergé de ce groupe de travail? A-t-il déjà rédigé un plan d'action?

10.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het begrazingsproject werd door Infrabel opgezet vanuit de doelstellingen van het milieubeleidsplan 2018-2020 inzake de bescherming van de biodiversiteit. Het doel is om de bermen op een ecologische

10.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Ce projet de pacage a été mis sur pied par Infrabel dans le cadre des objectifs du plan de politique environnementale 2018-2020 en matière de protection de la biodiversité. Le but consiste à

manier te onderhouden als alternatief voor het machinale onderhoud. De kostprijs is afhankelijk van het financiële haalbaarheidsmodel per locatie. In Muizen kost het schapenonderhoud 1.000 euro per hectare. Daarbij wordt eveneens de afrastering van het terrein in rekening gebracht. Op de bermen worden geen pesticiden gebruikt.

De werkgroep voor duurzame alternatieven voor onkruidbestrijding richt zich ook op het pesticidenvrij onderhoud van sporen, seinketens, ICT-installaties en tractieonderstations. Deze pilootprojecten zullen resulteren in een technisch-economische haalbaarheidsstudie. Het verslag van deze werkgroep zal tegen eind 2018 aan de Kamer bezorgd worden.

Het incident is gesloten.

[11] Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen bij de NMBS" (nr. 26981)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele achteruitgang van de stiptheid bij de NMBS" (nr. 27018)

[11.01] David Geerts (sp.a): Volgens het stiptheidsrapport van Infrabel reden de treinen in de voorbije maand augustus trager dan vorig jaar en nam de stiptheid ook verder af. Het aantal afgeschafte treinen was opmerkelijk hoog.

Waarom worden er zo veel treinen afgeschaft? Klopt het dat het goedkoper is om een trein af te schaffen, omdat er dan maar 30% van de rijpadvergoeding moet worden betaald? In welke mate weegt het defecte materieel door in de slechte cijfers? Wat is de impact op de stiptheid van het aanduiden van stiptheidmanagers en campagnes tegen spoorlopen en voor de veiligheid van overwegen? In 2011 was het nog de ambitie om 92% van de treinen op tijd te laten rijden? Wat is de huidige ambitie?

[11.02] Minister François Bellot (*Nederlands*): Verschillende factoren beïnvloeden de stiptheid van de treinen, zoals de toestand van het rollend materieel en van de infrastructuur, de weersomstandigheden, persoonsaanrijdingen,

entretenir les accotements d'une façon écologique plutôt qu'avec des machines. Le coût dépend du modèle de faisabilité financière par lieu. À Muizen, l'entretien par des chèvres coûte 1 000 euros par hectare. La clôture du terrain est comprise dans ce prix. Aucun pesticide n'est utilisé sur les accotements.

Le groupe de travail chargé de trouver des solutions durables de désherbage examine également la possibilité d'un entretien des voies, des loges de signalisation, des installations TIC et des sous-stations de traction sans recours à des pesticides. Ces projets pilotes déboucheront sur une étude de faisabilité technique et économique. Le rapport des travaux de ce groupe de travail sera remis à la Chambre fin 2018.

L'incident est clos.

[11] 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 "la ponctualité et le nombre de trains supprimés à la SNCB" (n° 26981)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse structurelle de la ponctualité à la SNCB" (n° 27018)

[11.01] David Geerts (sp.a): Selon le rapport d'Infrabel sur la ponctualité, les trains circulaient plus lentement en août dernier que l'année dernière et la ponctualité a encore reculé. Le nombre de trains supprimé était très élevé.

Pourquoi tant de trains sont-ils supprimés? Est-il exact que la suppression des trains coûte moins cher parce que la redevance relative à l'utilisation des sillons n'est alors plus que de 30 %? Dans quelle mesure la défectuosité du matériel est-elle responsable de la médiocrité des chiffres? Jusqu'à quel point la ponctualité est-elle influencée par la désignation de gestionnaires chargés de régler les problèmes de ponctualité et les campagnes pour la sécurité des passages à niveau et visant à empêcher le public de circuler sur les voies? En 2011, on ambitionnait encore de faire circuler 92 % des trains à l'heure. Quelle est l'ambition aujourd'hui?

[11.02] François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Plusieurs facteurs influencent la ponctualité des trains, comme l'état du matériel roulant et de l'infrastructure, les conditions météorologiques, les accidents impliquant des personnes, les vols de

kabeldiefstal of vertragingen van goederenoperators op het net.

câbles ou les ralentissements causés par les opérateurs de transport de marchandises.

(Frans) Tijdens die periode liet de stiptheid te wensen over. Dat is voornamelijk te wijten aan spoorlopers en personen-aanrijdingen. De vertragingen in onze buurlanden nemen toe. Al te veel incidenten hebben te maken met het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur. De gelijktijdige planning van werken op verschillende plaatsen leidt tot exploitatie- en snelheidsbeperkingen. De weersomstandigheden hebben ook een rol gespeeld.

(En français) La ponctualité enregistrée sur la période est insuffisante. Elle est due, surtout, aux intrusions sur les voies et au heurt de personnes. Les retards subis chez nos voisins augmentent. De trop nombreux incidents sont liés au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire. La planification de travaux simultanés en divers endroits entraîne des restrictions d'exploitation et des réductions de vitesse. Les conditions climatiques ont aussi joué un rôle.

Uit de evolutie van de vertragingen sinds 2014 voor de periode van januari tot augustus blijkt dat op langere termijn de situatie voor Infrabel en de NMBS verbetert, terwijl de oorzaken 'derden en andere' toenemen.

L'évolution des retards depuis 2014 pour la période de janvier à août montre une amélioration pour Infrabel et la SNCB sur un plus long terme, tandis que les causes "tiers et autres" sont en augmentation.

Ik zal u de gemiddelde evolutie van de stiptheid ten opzichte van 2014 schriftelijk meedelen.

Je vous communique par écrit le taux d'évolution moyen de la ponctualité par rapport à 2014.

(Nederlands) Infrabel en de NMBS nemen initiatieven om incidenten door schade aan het rollend materiaal en aan de infrastructuur en door spoorlopers en persoonsaanrijdingen te vermijden. De NMBS sensibiliseert haar personeel om uitvoeringsfouten te vermijden, tracht door snelle technische interventies bij defecten de gevolgen van incidenten te beperken en probeert de nodige infrastructuurwerken evenwichtig te plannen. Met een efficiënt incidentenmanagement tracht de NMBS kleine incidenten beter op te vangen en de reizigers beter te informeren.

(En néerlandais) Pour éviter les incidents provoqués par la détérioration volontaire du matériel roulant et de l'infrastructure et par des personnes circulant sur les voies ainsi que par des collisions avec des personnes, Infrabel et la SNCB développent diverses initiatives. La SNCB s'efforce, par ailleurs de sensibiliser son personnel pour éviter des erreurs d'exécution, de limiter les conséquences des incidents en procédant rapidement aux interventions techniques requises en cas de panne et de planifier rationnellement les travaux d'infrastructure nécessaires. Par une gestion efficace des incidents, la SNCB tente de mieux remédier aux incidents mineurs et de mieux informer les voyageurs.

Belangrijke voorvallen verklaren het verschil in het aantal afgeschafte treinen. De details in dat verband zal ik schriftelijk bezorgen. De NMBS reserveert bijna een jaar op voorhand de nodige rijpaden. Als de trein rijdt moet er daarvoor een vergoeding betaald worden.

Les incidents graves expliquent la différence en ce qui concerne le nombre de trains supprimés. Je vous communiquerai les détails à ce sujet par écrit. La SNCB réserve les sillons nécessaires environ un an à l'avance. Une redevance doit être payée lorsque le train les emprunte.

(Frans) De NMBS heeft er hoe dan ook geen belang bij om een trein af te schaffen, aangezien ze moet betalen voor elke trein die niet rijdt, en zich moet bezighouden met vergoedingsaanvragen en ontevreden reizigers.

(En français) Dans tous les cas de figure, la SNCB n'a pas intérêt à supprimer un train vu qu'elle doit payer une facture pour tout train qui ne circule pas, et faire face aux demandes de dédommagement et à l'insatisfaction des voyageurs.

Vandaag bestaat er geen verband tussen de stiptheid en het bedrag van de vergoeding die Infrabel de NMBS aanrekent. De besprekingen betreffende de stiptheidsdoelstelling in het nieuwe beheerscontract lopen nog.

Aujourd'hui, il n'y a pas de lien entre la ponctualité et le montant de la redevance facturée par Infrabel à la SNCB. Les discussions sur la ponctualité dans le nouveau contrat de gestion sont en cours.

11.03 David Geerts (sp.a): Het is moeilijk om de cijfers correct te interpreteren, omdat er met percentages wordt gewerkt. In de nieuwe beheersovereenkomst moet er meer duidelijkheid komen over wat er wel en niet kan inzake afgeschafte treinen.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Naamse expresnet" (nr. 26983)
- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van een NMBS-expresnet in Namen" (nr. 27005)

12.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Tijdens de verkiezingscampagne in Namen kwam MR-schepen Gennart met het idee dat de uitbouw van een expresnet dat de kleine stations rond Namen zou aandoen op korte termijn kon worden gerealiseerd en u bent dat idee bijgetreden. Dat expresnet maakt geen deel uit van het vervoersplan 2017-2020 van de NMBS.

Gezien de besparingen lijkt de realisatie van een duur expresnet me moeilijk haalbaar. Ligt dat expresnet ter studie? Hoe zal het eruitzien? Wat zijn de modaliteiten en wat is het tijdpad voor de uitbouw van het net? Hoeveel zal het kosten?

Mijn vraag heeft geen betrekking op de City Pass, het gecombineerde abonnement voor bus en trein.

12.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): U hebt gepleit voor de City Pass voor Namen en de oprichting van een expresnet voor Namen. We waarderen deze voornemens.

Wij hopen dat u deze verbintenis in naam van de NMBS aangaat.

Hoe ver bent u of is de NMBS gevorderd met de uitwerking van de idee van een expresnet in Namen? Aan welke tarieven, frequentie en dienstregeling wordt er gedacht? Binnen welke termijn wordt het net gerealiseerd? Zal er overleg zijn met de stad Namen en de TEC? Welke studies zijn er uitgevoerd over vertrekkende en aankomende treinen, het prijsbeleid en de gevolgen voor de inkomsten? Wordt er overwogen om het model ook in andere grote steden toe te passen?

11.03 David Geerts (sp.a): Il est difficile d'interpréter correctement les chiffres, dès lors que l'on travaille avec des pourcentages. Le nouveau contrat de gestion doit être plus précis en ce qui concerne les pratiques autorisées ou non en matière de suppression des trains.

L'incident est clos.

12 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 "le réseau express namurois" (n° 26983)
- M. **Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constitution d'un Réseau Express Namurois SNCB" (n° 27005)

12.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Vous avez soutenu l'idée de M. Gennart, échevin MR en campagne électorale à Namur, selon laquelle un réseau express pour desservir les petites gares de la périphérie de Namur serait réalisable rapidement. Ce réseau express n'est pas prévu dans le plan de transport 2017-2020 de la SNCB.

Vu les restrictions budgétaires, le coût d'un tel réseau compromettrait sa mise en œuvre. Ce réseau express est-il à l'étude? Sous quelle forme? Quelles seraient les modalités et délais de sa mise en place? Quel en serait le coût?

Ma question ne porte pas sur le City Pass – le ticket qui couple le bus et le train.

12.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Vous avez défendu le City Pass namurois et la création d'un réseau express namurois. Cette perspective est très appréciable.

Nous espérons qu'il s'agit d'un engagement de votre part au nom de la SNCB.

Où en sont votre réflexion et celle de la SNCB quant à un réseau express namurois? Comment se concrétiserait-il sur le plan tarifaire, de fréquences et d'amplitude horaire? Dans quel délai serait-il installé? Une concertation est-elle prévue avec la ville de Namur et le TEC? Quelle étude sur les déplacements entrants et sortants et les recettes, de l'impact la politique tarifaire a-t-elle été réalisée? Envisage-t-on la transposition du modèle à d'autres grandes villes?

12.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb voorgesteld om na te gaan of de City Pass en de City Pass 24 h, die in samenwerking met De Lijn en de TEC werden ontwikkeld voor grote steden, kunnen worden ingevoerd in Namen en Leuven.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het vervoersplan 2017 voor Namen, Antwerpen, Luik en Charleroi, en het aantrekkelijke tariefproduct op basis van het bestaande vervoersplan. De verbintenissen die in 2017 voor Namen werden aangegaan, zijn nagekomen: een extra trein op de lijn Athus-Meuse en treinen om het half uur in Charleroi-Sud en Jambes.

Het openbaar vervoer moet nog aantrekkelijker gemaakt worden met behulp van een voordelige tariefformule die zowel voor de bussen als de treinen geldt. Het doel is niet het tariefaanbod te verhogen, maar de reizigers ertoe aan te moedigen van het openbaar vervoer gebruik te maken in een straal van ongeveer 20 kilometer rond de grote steden, de verdeling van de verkeersstromen te bevorderen en het gebruik van de parkings aan de kleine stations rond de grootstedelijke gebieden te bevorderen.

Na Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi stel ik voor die maatregel uit te breiden tot Namen, waar vijf lijnen samenkomen. In Charleroi bedraagt het forfaitair tarief 60 euro per maand en 30 euro voor de jongeren onder de 25 jaar. In Luik is dat respectievelijk 50 en 25 euro. Het verschil is telkens te wijten aan de omvang van de betrokken zone.

De NMBS en de TEC moeten de implementatie van de City Pass analyseren. In Luik evalueert men al de impact ervan op de studenten.

Er kan een City Pass worden ingevoerd in Namen. Men moet het eens worden over een straal van 15 of 20 km rond het station.

12.04 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): In feite is er geen bijkomend aanbod gepland voor Namen. De invoering van één vervoersbewijs voor de TEC en de trein is een goede zaak. De perifere stations bieden een reëel alternatief. Ik betreur echter dat de spoorwegen niet de middelen krijgen om het treinaanbod op deze lijnen te verhogen, om zo de mensen aan te moedigen de auto te laten staan en het openbaar vervoer te gebruiken. Zonder middelen is er geen overtuigend alternatief.

12.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Er wordt verwarring gezaaid tussen de City Pass en het Naamse expresnet.

12.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai proposé de réfléchir à l'instauration à Namur et Leuven de City Pass et City Pass 24 h développés pour les grandes villes, en collaboration avec De Lijn et le TEC.

Il faut distinguer le plan de transport 2017 qui a été étoffé sur Namur, Anvers, Liège et Charleroi et le produit tarifaire attractif sur base du plan de transport existant. Les engagements pris en 2017 sur Namur sont respectés, soit un train supplémentaire sur la ligne Athus-Meuse, des trains chaque demi-heure sur Charleroi-Sud et Jambes.

Reste à donner de l'attrait aux transports publics grâce à une formule tarifaire intéressante valant pour le bus comme pour les chemins de fer. L'objectif n'est pas d'augmenter l'offre tarifaire mais d'inciter les voyageurs à recourir aux transports en commun dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour des grandes villes, de favoriser la répartition des flux, d'utiliser le parking des petites gares autour des métropoles.

Après Gand, Anvers, Liège et Charleroi, je propose d'étendre cette mesure à Namur, où convergent cinq lignes. À Charleroi, le tarif forfaitaire est de 60 euros par mois et de 30 euros pour les moins de 25 ans. À Liège, il est de 50 et de 25 euros. La différence est due à l'étendue de la zone concernée dans les deux cas.

La SNCB et les TEC sont invités à analyser la mise en œuvre du City Pass. On évalue déjà les effets sur les étudiants à Liège.

On peut mettre en place un City Pass à Namur: le tout est de se mettre d'accord sur un rayon de 15 ou 20 km autour de la gare.

12.04 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): En fait, il n'y a pas d'offre supplémentaire prévue à Namur. C'est une très bonne chose d'instaurer un ticket unique pour les TEC et le train: les gares périphériques offrent une vraie alternative. Cependant, je regrette qu'on ne donne pas aux chemins de fer les moyens d'augmenter les fréquences sur ces lignes afin d'inciter à abandonner la voiture au profit des transports en commun. Sans moyens, il n'y a pas d'alternative convaincante.

12.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Il y a une confusion entretenue entre le City Pass et le réseau express namurois.

Als men de mensen op de trein wil krijgen, moet men niet alleen het tarief aanpassen maar ook het aanbod uitbreiden. Het is niet normaal dat de laatste trein om 21 uur vertrekt. Men moet ook werk maken van minder overstappen, van de stiptheid en van de heropening van stopplaatsen. Ik roep u ertoe op het treinaanbod in Namen nog te verbeteren.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke oplossingen om treinsuicide te voorkomen" (nr. 26896)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Treinsuicides hebben dramatische gevolgen. Het is niet alleen verschrikkelijk voor de betrokkenen, maar kost de NMBS ook veel geld. In 2015 bedroegen de kosten van zelfdodingen op het spoor volgens u 2 miljoen euro.

In 2008 heeft Infrabel een actieplan met betrekking tot zelfdodingen uitgewerkt, waarin 34 plaatsen werden geïnventariseerd waar aandacht moet worden besteed aan de toegankelijkheid en aan de infrastructuurkenmerken die een mogelijk gevaar vormen.

Wat is de stand van zaken? Werden er nieuwe risicozones vastgesteld? Welke maatregelen werden er genomen of moeten er worden genomen? Uw voorganger deelde mee dat 3,5 kilometer spoorweg was afgezet met hekken en dat dat tegen 2016 over een afstand van nog eens 10 kilometer zou worden gedaan. Is dat gebeurd? Hoeveel kilometer spoorweg werd er beveiligd en hoeveel kilometer moet er nog beveiligd worden?

13.02 Minister François Bellot (Frans): Sinds 2016 communiceert Infrabel op verzoek van de organisaties voor suicidepreventie niet meer over zelfdodingen op het spoor. Berichten hierover zetten immers aan tot zelfdoding. Er werd een brief naar de pers gestuurd om ervoor te zorgen dat de media die beslissing om hierover niet meer te communiceren zouden steunen.

Die beslissing heeft ook betrekking op de parlementaire vragen, omdat het grote publiek ze kan raadplegen. Begin januari 2018 had Infrabel 7.648 van de geplande 14.162 meter hekwerk geplaatst.

Het incident is gesloten.

Outre le tarif, si l'on veut rendre attirer vers le train, il faut jouer sur l'amplitude de l'offre: il n'est pas normal que le dernier train soit à 21 heures. Il faut jouer aussi sur la diminution des ruptures de charge, la ponctualité, la réouverture de points d'arrêt. Je vous encourage à améliorer encore l'offre de trains à Namur.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions envisageables pour lutter contre les suicides sur les chemins de fer" (n° 26896)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les suicides sur les chemins de fer sont dramatiques. Outre le drame humain, le coût est important pour la SNCB. En 2015, vous l'annonciez à hauteur de deux millions d'euros.

En 2008 Infrabel a réalisé un "Plan Suicide", inventoriant 34 lieux où consacrer de l'attention à l'accessibilité et aux caractéristiques d'infrastructure qui représentent un danger potentiel.

Pouvez-vous faire le point? De nouvelles zones à risque ont-elles été identifiées? Quelles mesures ont-elles été prises ou doivent-elles l'être? Votre prédécesseur a annoncé que 3,5 kilomètres de voiries avaient été clôturés et que 10 kilomètres supplémentaires devaient l'être pour 2016. Cela a-t-il été fait? Combien de kilomètres sont-ils protégés et combien doivent-ils encore l'être?

13.02 François Bellot, ministre (en français): Depuis 2016, Infrabel ne communique plus au sujet des suicides, à la demande des organisations de prévention. La médiatisation d'un suicide en incite d'autres. Un courrier a été adressé à la presse afin que les médias soutiennent cette démarche de discrétion.

Les questions parlementaires sont concernées, vu qu'elles sont accessibles au grand public. Début janvier 2018, Infrabel avait installé 7 648 mètres de clôture sur les 14 162 mètres prévus.

L'incident est clos.

14 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inperking van de aanwezigheid van een onderstationschef in Halle" (nr. 26995)

14.01 Inez De Coninck (N-VA): De NMBS wil in het station van Halle de aanwezigheid van een onderstationschef beperken tot de tijdspanne tussen 10.00 en 18.00 uur. Nu is er iemand van 6.00 uur tot 22.00 uur. Tijdens de ochtendspits zal er dus voortaan niemand aanwezig zijn, wat een impact zal hebben op de dienstverlening.

Waarom voert men deze beperking in? Komt die er ook in andere stations? Hoe wil men de taken van de betrokkene invullen buiten diens aanwezigheid?

14.02 Minister **François Bellot** (Nederlands): De NMBS heeft een oplossing uitgewerkt om op werkdagen tussen 6.00 uur en 22.00 uur de permanentie te kunnen garanderen, behoudens uitzonderlijke omstandigheden.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 26999)

15.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Op 19 september organiseerden treinbegeleiders van de NMBS een post-itactie om te protesteren tegen het toenemende aantal gevallen van zware agressie tegen het treinpersoneel. Het aantal gevallen is tussen 2016 en 2017 met niet minder dan 11% gestegen.

Tot nu toe werd er nog geen enkel initiatief genomen om iets aan deze onhoudbare situatie te doen. Nochtans weet men wat de probleemtrein zijn. Volgens de vakbonden, die de mening van de treinbegeleiders vertolken, wordt de situatie nog verergerd door de vermindering van het personeel in de stations en treinen. De vakbonden vragen twee begeleiders in elke probleemtrein en opnieuw personeel in de onbemande stations. De NMBS kondigde al aan dat de ploegen van Securail tussen 18.00 uur en 02.00 uur versterkt zullen worden.

Beschikt u over voorlopige cijfers inzake de gevallen van agressie in 2018? Hebt u over de agressie gesproken met de directie van de NMBS?

14 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 "la limitation de la présence d'un sous-chef de gare à Hal" (n° 26995)

14.01 Inez De Coninck (N-VA): La SNCB souhaite limiter la présence du sous-chef de gare de la gare de Hal à la tranche horaire comprise entre 10 et 18 heures, alors qu'il travaille actuellement de 6 à 22 heures. Le sous-chef de gare ne sera donc plus présent pendant les heures de pointe du matin, ce qui aura une incidence sur le service.

Pourquoi cette restriction est-elle instaurée? Le sera-t-elle également dans d'autres gares? Comment entend-on compléter les tâches de l'intéressé en dehors de la tranche horaire concernée?

14.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB a trouvé une solution pour garantir une permanence de 6 à 22 heures pendant les jours ouvrables, sauf circonstances exceptionnelles.

L'incident est clos.

15 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions contre les accompagnateurs de train" (n° 26999)

15.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le 19 septembre, les accompagnateurs de la SNCB ont organisé une action "post-it", protestant contre le nombre croissant (+ 11 % de 2016 à 2017) d'agressions violentes contre le personnel.

Jusqu'à présent, aucune initiative n'a été prise pour combattre cette situation intenable; or, les trains à problèmes sont connus. Selon les accompagnateurs, relayés par les syndicats, moins de personnel en gare et dans les trains aggrave la situation. Les syndicats demandent deux accompagnateurs dans tous les trains problématiques et du personnel dans les gares où il a été supprimé. La SNCB a annoncé le renforcement des équipes de Securail entre 18 h 00 et 02 h 00.

Disposez-vous des chiffres provisoires des agressions en 2018? Avez-vous discuté des agressions avec la direction de la SNCB? Quelles

Welke oplossingen worden er overwogen? Moet er geen rekening gehouden worden met het probleem van agressie bij de invoering van de *one man car*, waarbij reizigers niet langer op enige bijstand van een treinbegeleider kunnen rekenen?

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Sinds 2012 is het aantal gevallen van agressie gestaag afgenomen, afgezien van de stijging met 11% tussen 2016 en 2017. Ik zal u de cijfers bezorgen.

De stijging in 2017 was er vooral in het tweede semester. In het eerste semester van 2018 telde de NMBS 583 gevallen van agressie, wat een daling is van 4% ten opzichte van het vorige semester.

De NMBS beseft dat het belangrijk is om dit van nabij op te volgen en het vijftigtal maatregelen van het sinds enkele jaren uitgewerkte masterplan anti-agressie te verscherpen. Alle belanghebbende partners worden bij dit plan betrokken. Het voorziet in proactieve, preventieve, reactieve, repressieve en corrigerende maatregelen op alle niveaus van de veiligheidsketen.

De maatregelen worden besproken in een paritair samengestelde groep met vertegenwoordigers van de werkgever en het personeel. De NMBS heeft echter niet gewacht op een toename van dat soort feiten, maar past de maatregelen voortdurend aan: zo kwam er een nieuwe vertrekprocedure voor de treinen om de veiligheid te verhogen en conflicten met late reizigers te beperken; ook werd de aanwezigheid van Securail in de treinen versterkt, vooral 's avonds.

Ik heb contact opgenomen met de CEO van de NMBS om hem mijn hulp aan te bieden indien zou blijken dat een wetgevend initiatief een antwoord kan bieden op het probleem.

Er wordt een beroep gedaan op de solidariteit van de getuigen van de feiten: ze mogen niet passief blijven, maar moeten de treinbegeleiders, het politiepersoneel en enige andere persoon die het slachtoffer wordt van agressie, bijstaan.

15.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik hoop dat uw antwoord niet enkel beperkt zal blijven tot de opmerking dat een treinbegeleider – die alleen is – op de hulp van de reizigers zal kunnen rekenen.

U mag dan al wijzen op maatschappelijke fenomenen en het masterplan anti-agressie verdedigen, maar het kernprobleem is het gebrek aan personeel op bepaalde treinen en in bepaalde stations. Dat is het enige punt dat u in uw antwoord

sont les solutions envisagées? Ne faut-il pas prendre en compte la question des agressions pour le projet *one man car*, les voyageurs perdant toute assistance d'un accompagnateur dans ces véhicules?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les agressions du personnel diminuent constamment depuis 2012, sauf 11 % d'augmentation entre 2016 et 2017. Je vous transmettrai les chiffres.

Cette hausse de 2017 s'est fait ressentir lors du second semestre, mais, pour le premier semestre 2018, la SNCB a recensé 583 faits d'agression durant cette période, soit une baisse de 4 % par rapport au semestre précédent.

Elle est consciente de l'importance de suivre cela de près et de renforcer la cinquantaine de mesures de son *masterplan* anti-agressions, développé depuis plusieurs années. Celui-ci implique tous les partenaires concernés et prévoit des mesures proactives, préventives, réactives, répressives et curatives à tous les niveaux de la chaîne de sécurité.

Un groupe paritaire réunissant employeur et personnels discute de ces mesures. La SNCB n'a pas attendu pour réagir à la recrudescence de ce genre de faits: elle a mis en place une nouvelle procédure de départ des trains pour accroître la sécurité et limiter les conflits avec les voyageurs retardataires, et a décidé de renforcer la présence de Securail dans les trains, avec une attention particulière en soirée.

J'ai pris contact avec la CEO de la SNCB pour lui proposer mon aide s'il s'avérait qu'une initiative législative pouvait apporter une réponse au problème.

On en appelle à la solidarité des témoins des faits: ils ne doivent pas rester passifs mais soutenir les accompagnateurs, les policiers ou toute personne qui se fait agresser.

15.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): J'espère que votre réponse ne se résume pas à expliquer qu'un accompagnateur – seul – pourra compter sur l'aide des voyageurs.

Vous pouvez mettre en évidence des faits de société et défendre le *masterplan* anti-agression, mais le problème central est le manque de personnel dans certains trains et gares. C'est le seul point que vous n'avez pas abordé dans votre

niet heeft aangeroerd.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "eventuele bijkomende stopplaatsen voor sommige P-treinen, bijvoorbeeld in het station Courrière" (nr. 27004)

16.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Mijn vraag betreft de mogelijkheid om bijkomende stops in te lassen voor sommige P-treinen, bijvoorbeeld in het station Courrière.

Veel pendelaars reizen dagelijks vanuit Hamois, Gesves en Assesse naar Brussel. De overstap in Namen verlengt hun reis, vooral in geval van vertragingen. Een bijkomende stop in de ochtend- en avondspits zou een oplossing zijn. In het verleden heeft die rechtstreekse verbinding zonder overstap al bestaan.

Courrière is de belangrijkste stopplaats met de meeste intermodaliteit. Ook pendelaars uit de buurgemeenten nemen er de trein.

Concreet betekent dit dat de treinen P7600 en P7602 's morgens en de trein P8601 's avonds in Courrière zouden stoppen.

Staat de NMBS open voor de mogelijkheid om bijkomende stops voor de P-treinen in te lassen? Is de NMBS bereid het concrete voorstel van een bijkomende stop in het station Courrière te bestuderen? Tot wie moeten de gemeenten en burgers zich richten om dergelijke wijzigingen voor te stellen?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Sinds het vervoersplan 2014-2017 maakt de NMBS een onderscheid tussen het IC-langeafstandsaanbod en het L- of S-kortafstandsaanbod. De bedoeling is de situatie voor de reizigers te verduidelijken en ervoor te zorgen dat de IC-treinen een aantrekkelijke commerciële snelheid kunnen halen. Ze probeert hetzelfde principe toe te passen voor de P-treinen, door de stopplaatsen af te stemmen op de overeenstemmende IC-, L- of S-verbinding. In het vervoersplan 2020-2023 zal dat principe nog worden versterkt.

Dat P-langeafstandstreinen zouden stoppen in Courrière past niet in de visie van het vervoersplan. Net als de andere stations tussen Ciney en Namen stopt er nu om het half uur een trein tijdens de spitsuren.

réponse.

L'incident est clos.

16 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la possibilité d'arrêts supplémentaires pour certains trains P, par exemple en gare de Courrière" (n° 27004)

16.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Ma question concerne la possibilité d'arrêts supplémentaires pour certains trains P, par exemple en gare de Courrière.

De nombreux navetteurs vont quotidiennement à Bruxelles depuis Hamois, Gesves ou Assesse. La correspondance à Namur allonge leur trajet, surtout en cas de retards. Un point d'arrêt supplémentaire en heures de pointe du matin ou du soir serait une solution. Par le passé, cette liaison sans rupture de charge a déjà existé.

Courrière est le plus important des points d'arrêt et celui qui a le plus d'inter-modalité, les navetteurs provenant aussi des communes voisines.

Concrètement, il s'agirait d'ajouter un arrêt à Courrière pour les trains P7600 et P7602 le matin et, le soir, un arrêt pour le P8601.

La SNCB est-elle ouverte à cette réflexion d'ajouter des arrêts à des trains P? Concernant la proposition concrète de la gare de Courrière, la SNCB est-elle ouverte à l'étudier? À quel interlocuteur les communes ou les citoyens peuvent-ils s'adresser pour suggérer de telles modifications?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Depuis le plan de transport 2014-2017, la SNCB distingue les offres longue distance IC et courte distance L ou S pour permettre une meilleure lisibilité pour la clientèle et une vitesse commerciale attractive des IC. Elle essaie d'appliquer le même principe pour les trains P en alignant leurs arrêts sur la relation IC ou L/S correspondante. Le plan de transport 2020-2023 renforcera encore ce principe.

L'arrêt des trains P longue distance à Courrière n'entre pas dans la vision du plan de transport. Comme les gares entre Ciney et Namur, Courrière bénéficie d'une desserte à la demi-heure en pointe.

Individuele vragen met betrekking tot bepaalde stations zullen door de NMBS worden bestudeerd indien er voldoende vragen zijn over eenzelfde onderwerp opdat de trein een realistisch antwoord zou kunnen bieden. De reizigers kunnen hun vragen meedelen via een mailadres dat door de NMBS zal worden meegedeeld tijdens de roadshows die tijdens de tweede helft van 2019 zullen plaatsvinden. Ze kunnen ze ook bezorgen aan de plaatselijke politici die ze, gebundeld, aan de NMBS zullen bezorgen. De roadshows zullen van start gaan na de samenstelling van de nieuwe gemeenteraden. In tussentijd zullen de gouverneurs de vragen bundelen.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Er zou wel degelijk een rechtstreekse verbinding zonder overstap moeten komen voor de pendelaars die vanuit het zuiden van Namen naar Brussel reizen. Dat zou het aanbod van de NMBS aantrekkelijker maken.

Het argument van de overzichtelijkheid van het aanbod is al bekend sinds invoering van de vorige plannen. Het is tijd dat er daar vraagtekens bij gezet worden, aangezien het toevoegen van stops tijdens de spits vóór de grote steden een pragmatische oplossing is die het overwegen waard is.

Ik stel een tegenstrijdigheid vast tussen het feit dat u herbevestigt dat er in het toekomstige plan van de NMBS aan de logica van identieke haltes voor P- en IC-treinen zal worden vastgehouden, en het feit dat men openstaat voor de voorstellen van groepen pendelaars die gesteund worden door hun lokale verkozenen. Ik hoop dat de NMBS bereid is de beginselen die ze volgt om de dienstverlening te verbeteren te herbekijken.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zoektocht naar een oplossing voor de toegang tot de onderdoorgang in het station Namen via de parking" (nr. 27006)

17.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Sinds twee jaar is de NMBS-parking van het station Namen niet meer toegankelijk voor voetgangers, waardoor er geen verbindingsweg meer is tussen de wijk Bomel en het stadscentrum, met name voor fietsers. In september 2016 hebt u de argumenten van de NMBS meegedeeld en gezegd dat u bereid was naar een oplossing te zoeken. U hebt een delegatie van het stadsbestuur van Namen ontmoet

Concernant les demandes des gares individuelles, la SNCB les étudiera si elles sont suffisamment nombreuses sur un même sujet afin que le train soit une réponse réaliste. Les navetteurs pourront faire part de leurs demandes par le biais d'une adresse mail communiquée lors des *roadshows* de la SNCB du second trimestre 2019. Ils peuvent les faire passer aussi par les élus locaux qui les transmettront, agrégées, à la SNCB. Les *roadshows* débiteront dès après la mise en place des nouveaux conseils communaux avec les gouverneurs comme intégrateurs des autorités locales.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Il s'agit bien de prévoir une liaison directe sans rupture de charge à Namur pour les navetteurs se rendant à Bruxelles depuis le sud de Namur; ceci améliorerait l'attractivité de l'offre SNCB.

L'argument de la lisibilité de l'offre est connu depuis la mise en place des plans précédents; il est temps de le remettre en question car l'ajout de points d'arrêt aux heures de pointe en amont des grandes villes est une solution pragmatique à envisager.

Je relève une contradiction à réaffirmer que le plan futur de la SNCB conservera la logique de similarité des arrêts des trains IC pour les trains P et qu'il y a ouverture à des suggestions de regroupement de navetteurs appuyés par leurs élus locaux. J'espère que la SNCB s'ouvrira à une remise en question des principes qu'elle applique pour améliorer ses services.

L'incident est clos.

17 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recherche d'une solution de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 27006)

17.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Depuis deux ans, le parking SNCB de la gare de Namur n'est plus accessible aux piétons, privant le quartier de Bomel d'une liaison avec le centre-ville, notamment pour les cyclistes. En septembre 2016, vous m'aviez présenté les arguments de la SNCB et affirmé votre disponibilité à chercher une solution. Vous aviez rencontré une délégation de la Ville de Namur et accepté qu'elle propose un plan

en ermee ingestemd dat de stad een bestemmingsplan zou voorstellen dat aan de verschillende behoeften tegemoet zou komen. Het stadsbestuur van Namen heeft een budget van 100.000 euro voor de werken uitgetrokken en een beheersovereenkomst voorgesteld. Op 23 augustus jongstleden heeft de NMBS evenwel in een officiële brief aan het stadsbestuur van Namen meegedeeld dat ze dat plan van de hand wijst. Ik krijg de indruk dat het een louter principieel standpunt betreft.

Heeft de NMBS u geraadpleegd over dat plan? Druist die weigering niet in tegen uw toezegging om een oplossing te zoeken? Zult u ervoor zorgen dat de besprekingen tussen de NMBS en het stadsbestuur van Namen worden hervat teneinde het voetgangersverkeer tussen het stadscentrum en de wijken Bomel en Herbatte te bevorderen? Als de door het stadsbestuur van Namen voorgestelde oplossing niet haalbaar is, zult u dan andere mogelijkheden overwegen?

Toen het nog mogelijk was om via de NMBS-parking te gaan, maakten naar schatting 6.000 personen per dag gebruik van die mogelijkheid.

17.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Mijn diensten hebben de NMBS een brief van de schepen van mobiliteit van Namen, mevrouw Grandchamps, bezorgd, over de doorgang voor voetgangers tussen het stadscentrum en de Boulevard du Nord. Op 23 augustus heeft de NMBS geantwoord.

In januari 2017 werd afgesproken dat het college een voorstel zou doen. Dat werd op 28 februari 2018 besproken door de NMBS en het stadsbestuur van Namen. De NMBS bevestigt haar standpunt inzake een toegangscontrole aan de ingangen van parking P1 van het station en inzake het verbod voor voetgangers en fietsers om de toegangshelling te gebruiken.

De NMBS laat weten dat het gebruik van die toegangshelling niet verenigbaar is met de veiligheidsnormen. Voor de toegang gecontroleerd werd, werd een groot aantal gevallen van vandalisme vastgesteld. Dat is vandaag niet meer het geval. Het is onmogelijk om voor voetgangers of fietsers een aparte toegangsweg naar de parking aan te leggen. Op een pad van een meter breed kunnen voetgangers of tweewielers elkaar niet kruisen. Er zouden 22 parkingplaatsen moeten verdwijnen, terwijl de parking steeds meer gebruikt wordt.

In de overeenkomst van 2003 tussen de NMBS, het

d'aménagement répondant aux différents besoins. Namur a réservé un budget de 100 000 euros pour les travaux et a proposé une convention de gestion. Or, la SNCB vient de refuser ce projet par courrier officiel à la Ville de Namur le 23 août. J'ai l'impression qu'il s'agit d'une pure position de principe.

La SNCB vous a-t-elle consulté sur ce projet? Son refus ne contredit-il pas vos engagements de recherche d'une solution? Vous engagez-vous à rouvrir les discussions entre la SNCB et la Ville de Namur pour favoriser le cheminement piéton entre le centre-ville et les quartiers de Bomel et Herbatte? Si la piste proposée par la Ville n'est pas praticable, envisagez-vous d'autres scénarios?

Quand il était possible de passer par le parking de la SNCB, le passage était estimé à 6 000 personnes par jour.

17.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Mes services ont transmis à la SNCB un courrier de Mme Grandchamps, échevine de la Mobilité à Namur, à propos de la liaison piétonne entre le centre-ville et le boulevard du Nord. Le 23 août, la SNCB a lui répondu.

En janvier 2017, il avait été convenu que le collège fasse une proposition. Celle-ci a été discutée entre la SNCB et la Ville le 28 février 2018. La SNCB confirme sa position à propos d'un contrôle d'accès aux entrées du parking P1 de la gare et l'interdiction aux piétons et cyclistes de circuler sur la rampe d'accès.

La SNCB indique que l'utilisation de la rampe est incompatible avec les normes de sécurité. Avant la mise en place d'un contrôle d'accès, de nombreux faits de vandalisme étaient constatés. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Il est impossible de créer un cheminement piéton et cycliste indépendant des chaussées d'accès au parking. Un couloir d'un mètre ne permet pas le croisement de piétons ni de deux-roues. Il faudrait supprimer 22 emplacements de parking, alors que la fréquentation du parking est en hausse.

Dans la convention de 2003 entre la SNCB, la

Waals Gewest en het stadsbestuur van Namen, werd bepaald dat de doorgang voor voetgangers naar het dekplaatniveau werd verlegd. Dat impliceert de doorgang via de gebouwen van de NMBS (reizigersgebouwen en dekplaat) en die van het Waals Gewest.

De enige openbare doorgang via het station is over de dekplaat en niet door de parking, omwille van de verkeersveiligheid en de eigendomsbeveiliging op de NMBS-parking.

17.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Ik ben teleurgesteld. Ik had gehoopt dat u een inspanning zou doen om een oplossing te vinden. U treedt hier echter op als woordvoerder van de NMBS, die duidelijk van slechte wil is. Een station moet geïntegreerd zijn in de stad en tegemoetkomen aan de noden van de omwonenden.

De overeenkomst van 2003 werd geschonden, want de doorgang over de dekplaat is niet permanent beschikbaar – hij is van middernacht tot vier uur 's morgens gesloten – en bovendien niet toegankelijk voor fietsers en personen met beperkte mobiliteit als gevolg van de steile roltrappen, die bovendien regelmatig defect zijn. De NMBS lijkt niet op zoek naar andere oplossingen.

Er is wel een nieuw gegeven. De NMBS heeft een tweede parking gebouwd, die verder van het station Namen ligt. De aanleg van een directe verbinding tussen die parking en de perrons zou ook voldoen aan de behoeften van de buurt, doordat mensen over de perrons zouden kunnen gaan in plaats van via een doorgang onder de sporen.

Dat 14 jaar lang gemiddeld 6.000 voetgangers per dag gebruikmaakten van die doorgang kan men niet zomaar onder de mat vegen. Noch u noch de NMBS schijnt een oplossing te willen vinden. De stad Namen en ikzelf zullen het daar echter niet bij laten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 27007 van de heer Thiébaud wordt uitgesteld. Vragen nrs. 26729, 26960, 26774 en 27018 van de heer Devin zijn omgezet in schriftelijke vragen.

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de innovaties inzake de telling van het aantal reizigers en zitplaatsen" (nr. 27015)

Région wallonne et la Ville, il est prévu que la circulation des piétons est reportée au niveau de la dalle, ce qui implique le passage par des bâtiments de la SNCB (bâtiments voyageurs et dalle), ainsi que ceux de la Région wallonne.

Le seul passage public au travers des installations de la gare se fait via la dalle et non via le parking, au vu des éléments de sécurité de circulation et des biens à l'intérieur du parking de la SNCB.

17.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Je suis déçu. J'espérais que vous agiriez pour trouver une solution. Vous vous faites le porte-parole de la SNCB qui fait preuve de mauvaise volonté. Une gare doit s'intégrer dans la ville et répondre aux besoins des riverains.

Il y a rupture de la convention de 2003 car le passage via la dalle n'est pas permanent – il est fermé de minuit à 4 heures du matin – et le passage pour les cyclistes et les PMR n'est pas possible à cause des escalators abrupts et souvent en panne. La SNCB ne semble pas chercher d'autres solutions.

Il y a un nouvel élément. La SNCB a construit un deuxième parking, éloigné de la gare de Namur. La construction d'une liaison directe entre ce parking et les quais répondrait également aux besoins du quartier en permettant un passage par les quais plutôt que par un tunnel sous voies.

Les 6 000 passages piétons pendant 14 ans ne sont pas anodins. Or, ni vous ni la SNCB ne semblez vouloir trouver une solution, mais ni la Ville de Namur ni moi ne baisserons les bras.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 27007 de M. Thiébaud est reportée. Les questions n°s 26729, 26960, 26774 et 27018 de M. Devin sont transformées en questions écrites.

18 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les innovations en matière de comptage des voyageurs et des places assises" (n° 27015)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Gisteren werd de NMBS Train Map gelanceerd, waarmee de treinen via een kaart op het internet kunnen worden gevolgd. Een innovatieve technologie om het aantal vrije zitplaatsen en hun locatie op de trein weer te geven, zou kunnen worden geïntegreerd. Ook zouden reizigerstellingen systematisch kunnen gebeuren, terwijl dit nu eenmaal per jaar manueel gebeurt.

Welke initiatieven neemt de NMBS om de reizigerstellingen systematischer en efficiënter te organiseren? Hoe houdt men vandaag bij hoeveel vrije zitplaatsen er zijn in de trein en hoeveel mensen eventueel moeten staan? Welke initiatieven worden genomen om ook dit systematischer en efficiënter te organiseren?

18.02 Minister François Bellot (Nederlands): In de automatisering schuilen inderdaad kansen voor nauwkeuriger reizigerstellingen. De aangeboden technologieën vergen echter zware investeringen. De NMBS houdt contact met de leveranciers van oplossingen via wifi, bluetooth, detectie, elektronische teltapijten, stereoscopische camera's, radiofrequentie-identificatie, telecom, tracking, gps en dergelijke, en neemt ook deel aan evenementen zoals InnoTrans om de nieuwigheden te bekijken. De testen in 2016 met telecomoperatoren Orange en Proximus hebben geen afdoende resultaten opgeleverd.

Er zijn twee soorten aanvullende tellingen. Elk jaar is er een telling in oktober, waarbij negen opeenvolgende dagen de op- en afstappende reizigers in alle stations en stopplaatsen worden geregistreerd. Zo kent men de evolutie van het aantal reizigers en de reizigersstromen per as en per lijn, en dus het belang van de stations en de bezoekersfrequentie per uur. Daarnaast worden dagelijkse bezettingstellingen uitgevoerd door de treinbegeleiders.

De informatie wordt gebruikt om de treinsamenstellingen te bepalen en de problematiek van overbezette of onderbezette treinen aan te pakken.

De NMBS beschikt over de gepaste middelen om de gegevens te verwerken en te analyseren. De technologieën die beschikbaar komen op de markt,

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Hier, la SNCB a lancé Train Map, un outil permettant de suivre sur une carte la circulation des trains sur l'internet. Une innovation technologique indiquant le nombre de places assises disponibles ainsi que leur localisation à bord du train pourrait être intégrée à ce nouvel outil. Il pourrait en outre inclure un instrument de comptage permanent des voyageurs, une opération actuellement réalisée une fois par an manuellement.

Quelles sont les initiatives prises par la SNCB afin d'organiser un comptage des voyageurs de manière plus systématique et plus efficace? Actuellement, quelle est la méthode utilisée pour déterminer le nombre de places assises disponibles à bord du train et le nombre de voyageurs contraints de voyager debout? Quelles sont les dispositions prises pour améliorer l'efficacité de ce dispositif et l'organiser de façon plus systématique?

18.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'automatisation recèle en effet des possibilités pour des comptages plus précis des voyageurs. Les technologies proposées exigent cependant de lourds investissements. La SNCB entretient des contacts avec les fournisseurs de solutions via le wifi, le bluetooth, la détection, les tapis de comptage électroniques, les caméras stéréoscopiques, l'identification par radiofréquence, les télécoms, le pistage, le gps et ainsi de suite, et participe aussi à des salons tels que InnoTrans afin d'étudier les nouveautés. Les essais effectués en 2016 avec les opérateurs de télécoms Orange et Proximus n'ont pas donné de résultats concluants.

Il existe deux types de comptages complémentaires. Un comptage annuel est effectué en octobre. Lors de ce comptage, tous les voyageurs qui montent ou qui descendent du train sont enregistrés dans toutes les gares et arrêts pendant neuf journées consécutives. De cette façon, il est possible de suivre l'évolution du nombre de voyageurs et les flux de voyageurs par axe et par ligne, et donc l'importance relative des gares ainsi que leur fréquentation par heure. Parallèlement, les accompagnateurs de trains procèdent à des comptages quotidiens du taux d'occupation.

Ces informations sont exploitées pour déterminer la composition des trains et gérer le problème des trains bondés ou sous-occupés.

La SNCB dispose des instruments adéquats pour traiter et analyser les données. Elle suit attentivement l'évolution des nouvelles technologies

worden nauw opgevolgd. De uitdaging is om moderne teloplossingen te implementeren in materiaal dat gemiddeld soms meer dan twintig jaar oud is.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Nieuwe toepassingen zijn vaak duur, maar een manuele reizigerstelling is dat vermoedelijk ook. Het is dus goed dat de NMBS andere methoden op de markt opvolgt. De treinbezetting wordt nu in het oog gehouden om de capaciteit eraan aan te passen. Een systeem waarbij dergelijke metingen de treinreizigers toont waar er nog zitplaatsen zijn, zou de klantvriendelijkheid ten goede komen. Het is belangrijk om dit aspect te laten wegen bij de bestelling van nieuw materiaal.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de modernisering van de organisatie van de NMBS" (nr. 27017)

19.01 David Geerts (sp.a): Op 10 september stuurde de NMBS een persbericht uit waarin stond dat er een executive committee gecreëerd werd naast het huidige directiecomité.

Wat is de stand van zaken? Welke departementen zullen vertegenwoordigd worden? Hoeveel leden telt het comité? Hoeveel keer per jaar zal het samenkomen? Betekent dit een extra vergoeding voor de leden van het directiecomité of is dit deel van hun huidige job? Wat met de verloning voor bijkomende managementfuncties? Hoeveel directieleden verdienen nog steeds meer dan de CEO bij de NMBS en Infrabel?

19.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het executive committee zal de uitvoering van de beslissingen van het directiecomité voorbereiden en opvolgen. Het comité bestaat uit tien leden die de volgende functies bekleden: gedelegeerd bestuurder, passenger transport and security, transport operations, technics stations, marketing and sales, finance, strategy, legal, IT, corporate communication, HR en CEO office. Dit comité komt in principe elke week samen op dezelfde wijze als het directiecomité. De leden van het directiecomité zullen hiervoor geen extra vergoeding krijgen.

proposées sur le marché. Le défi consiste à implémenter des outils de comptage modernes dans du matériel qui a, en moyenne, parfois plus de vingt ans.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le coût des nouvelles technologies est souvent élevé, mais un comptage manuel des voyageurs l'est probablement tout autant. La SNCB a donc raison de suivre l'émergence de nouvelles méthodes sur le marché. L'occupation des trains est désormais suivie, afin d'en adapter la capacité. Un système grâce auquel ces comptages permettraient d'indiquer aux voyageurs l'endroit où des places assises sont encore disponibles apporterait une plus-value au service à la clientèle. Cet élément devra absolument être pris en considération lorsqu'il s'agira de commander du nouveau matériel.

L'incident est clos.

19 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modernisation de l'organisation de la SNCB" (n° 27017)

19.01 David Geerts (sp.a): Le 10 septembre, la SNCB a diffusé un communiqué annonçant la mise en place d'un comité exécutif, parallèlement à l'actuel comité de direction.

Où en est la composition de ce comité? Quels sont les départements qui y seront représentés? Combien de personnes y siégeront-elles? Quelle sera la fréquence annuelle des réunions de cette instance? Les membres du comité de direction percevront-ils une indemnité supplémentaire ou cela fait-il partie de leur fonction actuelle? Qu'en est-il de la rémunération des fonctions de gestion supplémentaires? Combien de membres de la direction ont-ils encore à ce jour un salaire supérieur à celui des CEO de la SNCB et d'Infrabel?

19.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le comité exécutif sera chargé de préparer et de suivre l'exécution des décisions du comité de direction. Il est composé de dix membres exerçant les fonctions suivantes: administrateur délégué, passenger transport and security, transport operations, technics stations, marketing and sales, finance, strategy, legal, IT, corporate communication, HR et CEO office. Tout comme le comité de direction, le comité exécutif se réunit en principe chaque semaine. Les membres du comité de direction ne percevront aucune indemnité additionnelle pour l'exercice de ces fonctions.

Voor de verloning wordt het algemeen bezoldigingsbeleid voor de hogere kaderleden gevolgd. De bezoldiging van de leden van het directiecomité, zowel het vaste en het variabele bedrag als de vergoedingen en de vertrekregeling, is conform de beslissing van de raad van bestuur van 2014. De verloning wordt jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag.

Geen enkele directeur verdient jaarlijks meer dan de CEO. Het loon van de CEO staat vermeld in het jaarlijkse bezoldigingsverslag.

De directeurs-generaal ontvangen een vast loon en een maandelijks functievergoeding, vakantiegeld, een jaarpremie en een variabele beheerspremie. Het loon bestaat uit een vast loon van 180.000 euro en een variabel loon van maximaal 55.000 euro per jaar. Die bedragen worden geïndexeerd.

De gedelegeerd bestuurders ontvangen een vast gedeelte van 230.000 euro bruto per jaar en een variabel gedeelte van ten hoogste 60.000 euro bruto per jaar, waarvan het bedrag bepaald wordt door de raad van bestuur van Infrabel, op basis van de verwezenlijking van vastgelegde doelstellingen. Die bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.

19.03 David Geerts (sp.a): Als dat comité er effectief is om betere beslissingen te nemen of uit te voeren, dan is dat een goede zaak. Als echter blijkt dat het een vehikel is waardoor alles vertraging oploopt, dan is het geen goede zaak. We zullen dat uiteraard pas volgend jaar kunnen evalueren.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de status van de renovatiewerken van het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 27027)

20.01 Veli Yüksel (CD&V): De eerste fase van de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters is zo goed als afgerond. Voor de tweede fase is er een heraanbesteding opgestart, maar ook daaruit bleek dat de offerteprijzen te hoog zijn. Anderhalve week geleden liet de NMBS weten dat het ontwerp van de tweede fase verfijnd zal worden om te kosten te drukken. De werken zouden pas in 2020 starten en in 2027 afgerond zijn.

La rémunération est fixée dans le respect de la politique de rémunération générale relative aux cadres supérieurs. La rémunération des membres du comité de direction – y compris le montant fixe, le montant variable, les indemnités et les modalités de départ – est conforme à la décision du conseil d'administration de 2014. Le montant de la rémunération est publié chaque année dans le rapport annuel.

Aucun directeur ne perçoit un salaire annuel supérieur à celui du CEO. Le salaire de celui-ci est mentionné dans le rapport de rémunération annuel.

Les directeurs généraux perçoivent une rémunération fixe et une indemnité de fonction mensuelle, un pécule de vacances, une prime annuelle et une prime de gestion variable. Le salaire est composé d'une partie fixe de 180 000 euros et d'une partie variable de maximum 55 000 euros par an. Ces montants sont indexés.

Les administrateurs délégués perçoivent une rémunération fixe de 230 000 euros bruts par an et une rémunération variable de maximum 60 000 euros bruts par an, laquelle est fixée par le conseil d'administration d'Infrabel en fonction des objectifs réalisés. Ces montants sont indexés annuellement.

19.03 David Geerts (sp.a): Si ce comité a effectivement pour vocation de prendre ou d'exécuter de meilleures décisions, il n'y a rien à objecter. Il en va tout autrement s'il apparaît, en revanche, que cet instrument ralentit l'ensemble des procédures. Il faudra évidemment attendre l'année prochaine pour dresser un premier bilan.

L'incident est clos.

20 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement des travaux de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 27027)

20.01 Veli Yüksel (CD&V): La première phase de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre est quasiment terminée. En ce qui concerne la deuxième phase, une réadjudication a été lancée, mais là aussi les prix proposés se sont avérés trop élevés. Voici environ dix jours, la SNCB a fait savoir que le projet pour la seconde phase serait affiné afin de réduire les coûts. Les travaux ne commenceraient qu'en 2020 et se termineraient en 2027.

Wat was de kostprijs van de eerste fase van de renovatie? Bleef dat binnen het geplande budget? Is er een definitieve beslissing over de tweede fase en zal het ontwerp bekend gemaakt worden? Is er een aannemer en een offerteprijs? Welke afspraken werden er gemaakt over de start en het einde van de werken en de gevolgen bij vertragingen? Zal de minister bijkomende middelen vrijmaken? Heeft de Gentse burgemeester de minister hierover gecontacteerd? Wat is de visie van de minister op de pijnlijke vertraging van de renovatie van het station?

20.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Op 20 september heb ik een brief gekregen van de Gentse burgemeester over deze kwestie.

De NMBS laat weten dat van bij de start van het project werd afgesproken dat de renovatie in twee fases zou gebeuren. De eerste fase werd gerealiseerd binnen het budget. De offertes voor de tweede fase bleken veel hoger dan het budget. Daarom volgde er een twee aanbestedingsronde en wordt bekeken hoe de bouwkosten gereduceerd kunnen worden zonder te raken aan het comfort van de reizigers.

De onderhandelingen met de potentiële aannemers lopen nog. Volgens de huidige planning kan de aannemer volgend jaar aangeduid worden. De werken zouden in 2020 kunnen starten en in 2027 eindigen.

20.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Gent-Sint-Pieters verdient beter. De werken werden in 2010 gestart en het einde is nog niet in zicht. Dit getuigt van amateurisme. Met 60.000 pendelaars is dit het grootste station van Vlaanderen. De NMBS is het aan de reizigers verplicht om een functioneel, comfortabel en modern station te bouwen. Ik vrees ook dat de einddatum van 2027 niet gehaald zal worden.

Het is nu al de tweede keer dat ik naar de kostprijs vraag. Waarom antwoordt de minister daar niet op? Hoeveel heeft de eerste fase gekost?

20.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Ik heb de cijfers niet bij. Ze zijn opgenomen in de investeringsplannen van de NMBS. Dat is een publiek document.

20.05 **Veli Yüksel** (CD&V): Waarom geeft de minister ze dan niet?

Quel a été le coût de la première phase de rénovation? Celui-ci n'a-t-il pas excédé le budget prévu? Une décision définitive concernant la deuxième phase a-t-elle été prise et le projet sera-t-il rendu public? Un entrepreneur s'est-il présenté avec une offre? Quels engagements ont-ils été pris par rapport au début et à la fin des travaux et par rapport aux retards éventuels qui en découleront? Le ministre libérera-t-il des moyens supplémentaires? Le bourgmestre de Gand a-t-il contacté le ministre à ce sujet? Quel est le point de vue du ministre au sujet du retard gênant qu'a pris la rénovation de la gare?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): J'ai reçu une lettre du bourgmestre de Gand à ce sujet le 20 septembre.

La SNCB fait savoir que dès le début du projet, il a été convenu que la rénovation se déroulerait en deux phases. La première phase a été mise en œuvre dans les limites du budget. Il est apparu que les offres présentées dans le cadre de la seconde phase étaient nettement supérieures au budget. Une nouvelle adjudication a dès lors été ouverte. On examine comment réduire les coûts de construction sans que le confort des voyageurs n'en pâtisse.

Les négociations avec les entrepreneurs potentiels sont en cours. Selon le planning actuel, l'entrepreneur pourra être désigné l'année prochaine. Les travaux pourraient débuter en 2020 et s'achever en 2027.

20.03 **Veli Yüksel** (CD&V): La gare de Gand-Saint-Pierre mérite mieux. Les travaux ont débuté en 2010 et ils ne sont pas près d'être terminés. C'est de l'amateurisme. Cette gare qui accueille quotidiennement 60 000 navetteurs est la plus grande de Flandre. La SNCB se doit de proposer une gare fonctionnelle, confortable et moderne à ses voyageurs. Je crains, en outre, que l'échéance de 2027 ne puisse pas être respectée.

C'est la deuxième fois que j'interroge le ministre à propos du coût. Pourquoi ne répond-il pas? Combien a coûté la première phase des travaux?

20.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas les chiffres sous la main. Ils figurent dans les projets d'investissement de la SNCB. Ce document est public.

20.05 **Veli Yüksel** (CD&V): Pourquoi, dans ces conditions, le ministre ne les communique-t-il pas?

[20.06] Minister **François Bellot** (Nederlands): Ik zal de cijfers opvragen.

Het incident is gesloten.

[21] Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatiewerken aan het station Hasselt" (nr. 27032)

[21.01] Wouter Raskin (N-VA): In *Het Belang van Limburg* las ik dat de renovatiewerken aan het station van Hasselt op 17 september zouden starten. De werken zijn echter nog steeds niet gestart.

Waarom niet? Wanneer zullen ze dan wel starten? Klopt het dat de tweede fase zal starten in september 2019?

[21.02] Minister **François Bellot** (Nederlands): De startvergadering met de aannemer vond plaats op 17 september. Vervolgens werden de voorbereidingen voor de werf opgestart. Volgens de planning zullen de werken duren tot eind 2023.

[21.03] Wouter Raskin (N-VA): De volgende weken zullen de werken dus echt van start gaan.

Het incident is gesloten.

[22] Samengevoegde vragen van

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Sint-Denijs-Westrem" (nr. 27033)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 27037)

[22.01] Veli Yüksel (CD&V): In het kader van het project AnGeLiC is de NMBS bezig met het uitbouwen van een voorstadsnet rond verscheidene steden, waaronder Gent. In december 2017 werd het aanbod van treinen van en naar Gent uitgebreid en vanaf 3 september werden de stoptreinen rondom Gent omgedoopt tot S-treinen.

Kan de minister het S-aanbod rond Gent toelichten? Wat zijn de langetermijnplannen van de NMBS inzake het voorstadsnet? Wordt er onderzocht of oude stopplaatsen heropend kunnen worden? Wordt er onderzocht of spoorlijn 204 heropend kan

[20.06] **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Je demanderai les chiffres.

L'incident est clos.

[21] Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de rénovation à la gare de Hasselt" (n° 27032)

[21.01] Wouter Raskin (N-VA): J'ai lu dans le journal *Het Belang van Limburg* que les travaux de rénovation à la gare de Hasselt débuteraient le 17 septembre. Les travaux n'ont pourtant toujours pas démarré.

Pour quelle raison? Quand débiteront-ils effectivement? Est-il vrai que la seconde phase démarrera en septembre 2019?

[21.02] **François Bellot**, ministre (en néerlandais): La réunion initiale avec l'entrepreneur a eu lieu le 17 septembre, à la suite de quoi les préparatifs du chantier ont été lancés. Selon les plans, les travaux dureront jusque fin 2023.

[21.03] Wouter Raskin (N-VA): Les travaux débiteront donc véritablement dans les semaines qui viennent.

L'incident est clos.

[22] Questions jointes de

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare de Sint-Denijs-Westrem" (n° 27033)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 27037)

[22.01] Veli Yüksel (CD&V): La SNCB développe actuellement un réseau suburbain autour de plusieurs villes, dont celle de Gand, dans le cadre du projet AnGeLiC. En décembre 2017, l'offre des trains au départ et à destination de Gand a été étendue. Depuis le 3 septembre, les omnibus autour de Gand ont été rebaptisés "trains S".

Le ministre peut-il fournir des précisions concernant l'offre des trains S autour de Gand? Quelles mesures la SNCB prévoit-elle à long terme concernant le réseau suburbain? Envisage-t-on la possibilité de remettre les anciens omnibus en

worden voor reizigersvervoer?

22.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De studie over de invoering van een gewestelijk expresnet voor de voorstadszone Gent werd afgerond in 2016. Een aantal voorstellen uit deze studie werd reeds gerealiseerd. Zo werd het aanbod in en rond Gent verbeterd en werd er een City Pass Gent ingevoerd.

De infrastructuur op spoorlijn 75, Kortrijk-Gent, is aanwezig. De voormalige halte Sint-Denijs-Westrem ligt op deze spoorlijn, waar naast de snelle IC-treinen die de steden en gemeenten met Gent verbinden enkel de L-trein Ronse-Gent-Eeklo passeert.

De huidige mogelijkheden om Sint-Denijs-Westrem met de trein te bedienen zijn zeer beperkt. De buurt is echter op werkdagen vanuit Gent-Sint-Pieters minimaal zes keer per uur bereikbaar via verschillende buslijnen. Ook de nabijgelegen zone rond Flanders Expo is snel en frequent bereikbaar vanuit Gent-Sint-Pieters via tramlijn 1 die tot tien keer per uur rijdt. Hierdoor is een heropening van de voormalige halte Sint-Denijs-Westrem niet aangewezen.

22.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Gent moet beter bereikbaar gemaakt worden vanuit de rand. Daarom blijf ik er op aandringen dat er werk gemaakt wordt van het heropenen van de kleinere stations.

22.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): We zullen de kosten van de eerste fase meedelen.

De kosten van de tweede fase maken we niet bekend, want in het kader van een openbare aanbesteding is het niet slim om bedrijven op de hoogte te brengen van de betreffende raming. Geen enkele overheid deelt haar raming van de werkzaamheden mee. Na de gunning kan dat wel.

22.05 **Veli Yüksel** (CD&V) (*Frans*): Kunt u me het bedrag meedelen?

(*Nederlands*) In welk bedrag werd voorzien voor de tweede fase?

22.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik kan u de globale voorbehouden bedragen met betrekking tot de fase Gent bezorgen. Ik kan u dus de prijs van de eerste fase bezorgen, maar niet van de raming voor

circulation et de rouvrir la ligne ferroviaire 204 au transport de voyageurs?

22.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'étude consacrée à l'introduction d'un réseau express régional dans la zone suburbaine de Gand a été achevée en 2016. Plusieurs propositions ont déjà été présentées à la suite de cette étude. Ainsi, l'offre à Gand et alentour a été améliorée et un City Pass Gent a été introduit.

L'infrastructure de la ligne ferroviaire 75 entre Courtrai et Gand a été aménagée. L'ancien point d'arrêt de Sint-Denijs-Westrem se situe sur cette ligne. Outre les trains IC rapides assurant la liaison entre les villes et communes et Gand, seul y passe le train L Renaix-Gand-Eeklo.

Les possibilités d'assurer une desserte ferroviaire de Sint-Denijs-Westrem sont actuellement extrêmement limitées. Les jours ouvrables, plusieurs lignes de bus desservent néanmoins le quartier au moins six fois par heure à partir de Gand-Saint-Pierre. De même, le tram 1 qui assure jusqu'à dix liaisons par heure depuis Gand-Saint-Pierre permet d'accéder rapidement et régulièrement à la zone située aux alentours de Flanders Expo. La réouverture de l'ancien arrêt de Sint-Denijs-Westrem n'est, par conséquent, pas opportune.

22.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Gand doit être plus facilement accessible depuis la périphérie. C'est pourquoi, je continue à demander instamment une réouverture des plus petites gares.

22.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): On va transmettre l'information pour la phase 1 sur le coût.

Pour le deuxième, on ne transmet pas car, lors de l'appel public, on ne veut pas que les entreprises connaissent l'estimation de la phase 2. Aucun pouvoir public ne communique son estimation des travaux. Après l'adjudication, il n'y aura plus de problème.

22.05 **Veli Yüksel** (CD&V) (*en français*): Pouvez-vous me donner le montant?

(*En néerlandais*) Quel est le montant prévu pour la deuxième phase?

22.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les montants réservés globaux de la phase de Gand, oui. Je peux donner le coût de la première phase, mais ne vais pas le faire pour l'estimation de la

fase 2.

deuxième.

22.07 Medewerkster van de minister (Frans): Voor fase 2 werd een bedrag vooropgesteld en werd een offerteaanvraag uitgeschreven. Indien we een bedrag geven, lopen we het risico dat de deelnemende bedrijven zich daarop richten in hun offerte.

22.07 Collaboratrice du ministre (en français): Pour la phase 2, un montant a été prévu et un appel lancé. Si l'on donne le montant, les sociétés feront offre au maximum.

22.08 Minister François Bellot (Frans): Er is een verschil tussen het globale voorbehouden bedrag en de precieze raming voor fase 2.

22.08 François Bellot, ministre (en français): Il y a une différence entre le montant réservé global et l'estimation précise de la phase 2.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein" (nr. 27034)

23 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train Benelux" (n° 27034)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds april rijdt de Benelux-trein op de hogesnelheidslijn met haltes in onder meer het station Noorderkempen, Antwerpen en Brussel. Vanuit Brecht en de omliggende gemeenten wordt geklaagd over de stiptheid, de onbetrouwbaarheid, de parking en de afstemming met de bussen van De Lijn.

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis le mois d'avril, le train du Benelux roule sur la ligne à grande vitesse et effectue des arrêts aux gares de Noorderkempen, Anvers et Bruxelles notamment. Des plaintes relatives à la ponctualité, à la fiabilité, aux emplacements de stationnement et à la synchronisation avec les bus De Lijn ont été formulées à Brecht et dans les communes environnantes.

Hoe evalueert de NMBS de vernieuwde Benelux-trein? Wat zijn de stiptheidscijfers? Wat zijn de specifieke stiptheidscijfers voor de verbinding tussen Antwerpen en Noorderkempen? Hoeveel treinen werden afgeschaft? Hoe vaak reed de trein het station Noorderkempen voorbij om vertragingen in te halen? Zou er eventueel een pendeltrein tussen Antwerpen en Noorderkempen kunnen bijkomen? Wat zijn de pijnpunten van de Benelux-trein? Hoe komt het dat er zo veel problemen zijn? Zijn er technische problemen?

Quel jugement la SNCB porte-t-elle sur la version rénovée du train du Benelux? Que donnent les chiffres de ponctualité? Que donnent-ils spécifiquement pour la liaison entre Anvers et Noorderkempen? Combien de trains ont-ils été supprimés? Combien de fois le train n'a-t-il pas marqué son arrêt en gare de Noorderkempen pour combler son retard? Un train navette pourrait-il éventuellement être ajouté entre Anvers et Noorderkempen? À quels problèmes est confronté le train du Benelux? Comment se fait-il que ces problèmes soient si nombreux? Est-on en butte à des difficultés techniques?

Hoe worden de nieuwe tarieven geëvalueerd? Zal het tarief in België hoger blijven dan dat in Nederland? Zullen internationale tickets tegen eind dit jaar ook via de automaten afgeleverd worden, zoals werd aangekondigd?

Comment évalue-t-on les nouveaux tarifs? Le tarif appliqué en Belgique restera-t-il plus élevé que celui pratiqué aux Pays-Bas? Des billets internationaux seront-ils aussi disponibles aux distributeurs pour la fin de cette année, ainsi qu'il avait été annoncé?

23.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het stiptheidscijfer van de Benelux-trein is 80,8% en voor de verbinding tussen Noorderkempen en Antwerpen 92%. Er werden 166 treinen afgeschaft in 2018 en daarbovenop waren er 2 afschaffingen voor de verbinding tussen Noorderkempen en Antwerpen.

23.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le taux de ponctualité du train Benelux atteint 80,8 % et il s'élève à 92 % pour la liaison entre Noorderkempen et Anvers. En 2018, 166 trains ont été supprimés et il faut y ajouter 2 autres suppressions sur la liaison entre Noorderkempen et Anvers.

De grootste bron van vertragingen zijn defecten aan het materieel en de infrastructuur. Verschillende verbeteracties werden opgestart. Als er een probleem is tussen Antwerpen en Noorderkempen wordt een pendeldienst ingelegd.

In het kader van het volgend vervoersplan kan worden bekeken of er een bijkomende pendeltrein kan worden ingelegd.

Begin september werden verschillende maatregelen genomen om de stiptheid te verbeteren.

Het aantal internationale reizigers is met ongeveer 10% gestegen door de nieuwe bestemming Breda en de tijdswinst voor Schiphol en Breda. Op korte termijn komen er geen aanpassingen aan het tarief.

De voornaamste incidenten betreffen ETCS-problemen en problemen met de stroomafnemers en de deuren van de rijtuigen. Verbeteracties werden ondernomen of zijn gepland.

De toeslag van 1 euro in België gaat integraal naar de ICT-ontwikkeling en wordt geheven op alle niet-gereserveerde tickets.

De oorspronkelijke planning voor het afleveren van internationale tickets via de automaten zal niet gehaald worden wegens technische problemen.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is goed dat de problemen worden aangepakt, zodat de betrouwbaarheid van de trein kan stijgen.

Sommige pendelaars tussen de Noorderkempen en Antwerpen hebben ondertussen afgehaakt en nemen opnieuw de auto.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische steps" (nr. 27035)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds vorig week kan men in Brussel bij een tweede bedrijf, Bird, een elektrische deelstep lenen. De steps zijn een interessante toevoeging, maar het is niet duidelijk hoe ze passen in de Belgische wetgeving. Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die sneller rijden dan 18 km per uur en geen bromfiets zijn, zijn niet toegelaten op de openbare weg. Elektrische steps kunnen doorgaans tot 25 km per

Les défaillances du matériel et de l'infrastructure sont les principales causes des retards. Plusieurs actions ont été entreprises pour améliorer la situation. Un service de navette est activé lorsqu'un problème survient entre Anvers et Noorderkempen.

L'ajout d'une navette ferroviaire peut être étudié dans le cadre du prochain plan de transport.

Plusieurs mesures ont été prises début septembre afin d'améliorer la ponctualité.

L'ajout de la desserte de Breda et le gain de temps entre Schiphol et Breda ont entraîné une hausse d'environ 10 % du nombre de voyageurs internationaux. Aucune adaptation tarifaire n'est prévue à court terme.

Le système ETCS, les dispositifs de captage du courant et les problèmes de fermeture des portes des rames sont les principales causes des incidents recensés. Des actions pour y remédier ont été entreprises ou sont planifiées.

La majoration d'un euro en Belgique est intégralement affectée au développement TIC et est prélevée sur tous les tickets non réservés.

En raison de problèmes techniques, il ne sera pas possible de respecter le calendrier initial fixé pour la délivrance des tickets internationaux par les distributeurs automatiques.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Gérer les problèmes pour accroître la fiabilité du train est louable.

En attendant, certains navetteurs de la ligne Noorderkempen et Anvers ont abandonné le train et prennent à nouveau leur voiture.

L'incident est clos.

24 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trottinettes électriques" (n° 27035)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis la semaine dernière, une deuxième entreprise située à Bruxelles propose à la location des trottinettes électriques. Les steps constituent un ajout intéressant mais quant à savoir s'ils sont couverts par la législation belge, ce n'est pas clair. Les engins de déplacement dont la vitesse dépasse 18 km/h et qui ne sont pas des motocyclettes ne sont pas autorisés sur la voie publique. Les steps

uur rijden en mogen volgens de wet dus niet op de openbare weg.

De minister antwoordde op een eerdere vraag dat hij de snelheid in de wet zou optrekken tot 25 km per uur, maar voorlopig is dat nog niet gerealiseerd. Waar vinden de steps dan ondertussen een plaats? Wat met de verzekering als er een ongeval gebeurt?

De minister antwoordde toen ook dat er geen minimumleeftijd, geen helmcracht, geen rijbewijs, geen nummerplaat en geen verdere technische eisen zouden gelden, maar sinds het ongeluk in Nederland met de elektrische bolderkar, staat dat opnieuw ter discussie. Op dit moment is een verzekering wel verplicht voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, maar die plicht zal binnenkort wellicht wegvallen.

Hoe staat de minister tegenover de elektrische deelsteps die in Brussel werden gelanceerd? Heeft hij al contact gehad met de initiatiefnemers? Zijn de steps van Troty en Bird vandaag wel wettelijk toegelaten op de openbare weg? Hoe zijn de gebruikers van deze elektrische steps dan verzekerd?

Wat doet de minister met het negatieve advies van de Vlaamse regering op het voorstel om de maximale snelheid van de voortbewegingstoestellen op te trekken tot 25 km per uur?

De teksten van de Europese norm EN17/128/2017 zijn voorlopige teksten die juridisch niet afdwingbaar zijn. Levert dat bepaalde problemen op?

[24.02] Minister François Bellot (Nederlands): Ik ben altijd al voorstander geweest van intermodaliteit en multimodaliteit om het aantal personenwagens te verminderen. Elektrische steps zijn prima te combineren met treinvervoer.

Troty en Bird hebben nog geen contact opgenomen met mijn kabinet. Troty heeft deelgenomen aan de Smart Mobility Call die ik deze zomer samen met minister De Croo heb uitgeschreven en behoort tot de projecten die door een onafhankelijke jury werden uitgekozen. Om hun steps te kunnen toelaten op de openbare weg, moet de toegelaten snelheid van voortbewegingstoestellen verhoogd worden tot 25 km per uur.

Voorlopig moet de snelheid van de steps beperkt worden tot 18 km per uur. Normaal kan dat

électriques peuvent généralement rouler à 25 km/h et ne sont donc pas autorisés sur la voie publique.

Le ministre a répondu à une question posée précédemment qu'il inscrirait dans la loi que la vitesse pourrait être portée à 25 km/h mais cette mesure n'a pas encore été prise. Quelle est, dans l'intervalle, la place des steps? Qu'en est-il de l'assurance en cas d'accident?

Le ministre avait également répondu à l'époque qu'il n'y aurait pas d'exigences concernant l'âge minimum, le port du casque, le permis de conduire, l'immatriculation, ni aucune autre exigence technique. Toutefois, depuis l'accident qui s'est produit récemment aux Pays-Bas avec le vélo-cargo, cette question fait à nouveau débat. Actuellement, aucune obligation n'est prévue en matière d'assurance pour les engins de déplacement mais cette situation va sans doute évoluer prochainement.

Quelle est la position du ministre concernant les steps électriques lancés récemment à Bruxelles? A-t-il déjà eu des contacts avec les auteurs de cette initiative? Les steps de Troty et Bird sont-ils autorisés légalement sur la voie publique? Comment les utilisateurs de ces steps sont-ils assurés?

Quelle suite le ministre réservera-t-il à l'avis du gouvernement concernant la proposition de porter la vitesse maximale des steps à 25 km/h?

Les textes de la norme européenne EN17/128/2017 sont provisoires et ne sont pas juridiquement contraignants. Cette situation pose-t-elle problème?

[24.02] François Bellot, ministre (en néerlandais): J'ai toujours été partisan de l'intermodalité et de la multimodalité pour limiter le nombre de véhicules de personnes. Les steps électriques constituent une formule idéale s'agissant de la combinaison avec le transport ferroviaire.

Troty et Bird n'ont pas encore pris contact avec mon cabinet. Troty a participé au *Smart Mobility Call* que j'ai organisé cet été avec le ministre De Croo et fait partie des projets qui ont été choisis par un jury indépendant. Pour que leurs steps soient autorisés à emprunter la voie publique, la vitesse autorisée des engins de déplacement doit être portée à 25 km/h.

La vitesse des steps reste à ce jour limitée à 18 km/h. Normalement, cette limitation est facile à

eenvoudig via een chip worden geregeld. Op die manier vallen de voertuigen voorlopig niet onder verordening 168/2013. Ze vallen wel onder de Machinerichtlijn. Voor de meer technische aspecten van die toestellen verwijs ik naar mijn collega Peeters, die bevoegd is voor Economie.

régler au moyen d'une puce. De la sorte, les véhicules ne ressortissent provisoirement pas au règlement 168/2013. Ils ressortissent toutefois à la directive sur les machines. Pour les aspects plus techniques concernant ces appareils, je vous renvoie à mon collègue Kris Peeters, ministre de l'Économie.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat is de timing voor de herziening van de wegcode?

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Quand le Code de la route sera-t-il modifié?

24.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): We bestuderen het Vlaamse advies.

24.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Nous étudions actuellement l'avis flamand.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 27036 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 27036 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.43 uur.

La réunion publique de commission est levée à 12 h 43.