



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

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 spoorweginnengangen" (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

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

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

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

Rekenhof omtrent de interne controle bij HR Rail" (nr. 26753)

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

concernant le contrôle interne chez HR Rail" (n° 26753)

Orateurs: **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 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)

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

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)

Orateurs: **Wouter Raskin, François Bellot**, 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 vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 26841)

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

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)

Orateurs: **Karin Jiroflée, François Bellot**, 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)

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

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)

Orateurs: **Daphné Dumery, 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 eerste resultaten van de Infrabelwerkgroep met betrekking tot de duurzame onkruidbestrijding" (nr. 26962)

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

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)

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
- 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)

Sprekers: **David Geerts, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

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)

Orateurs: **David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	17	Questions jointes de	17
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Naamse expresnet" (nr. 26983)	17	- 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)	17
- 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)	17	- 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)	17
<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 reïnsuïcide te voorkomen" (nr. 26896)	21	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)	21
<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)	22	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)	22
<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)	23	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)	23
<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 stopplaatsen voor sommige P-treinen, bijvoorbeeld in het station Courrière" (nr. 27004)	25	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)	25
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> 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	28	Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la	28

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

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

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

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

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

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
- 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)

Sprekers: **Veli Yüksel, François Bellot**,

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)

Orateurs: **Veli Yüksel, François Bellot**,

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **medewerkster van de minister**

ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Collaboratrice du ministre**

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)

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

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)

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

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

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)

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

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 openbare commissievergadering wordt geopend om 10.02 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La séance publique de commission est ouverte à 10.02 heures et présidée par 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): Mijnheer de voorzitter, een nieuw werkjaar maar de vragen zullen steeds over dezelfde problemen handelen als het over de NMBS gaat.

Mijnheer de minister, er wordt melding gemaakt van het veelvuldig dumpen – ik gebruik dat woord bewust – van reizigers in het station Denderleeuw. Dat gebeurt als een trein met vertraging vertrekt vanuit Brussel, om zo versneld door te rijden richting Gent en tijdig in De Panne te geraken. Ik heb daarover in het voorjaar al schriftelijke vragen gesteld, maar het gebeurde in week 27 opnieuw meerdere keren, in volle spits. Voor de reizigers die tijdens hun reis met vertraging massaal de trein moeten verlaten in Denderleeuw en hun vertragingstijd zo alleen zien toenemen, is dat bijzonder frustrerend. Die procedure zou worden toegepast om een sneeuwbaaleffect aan vertragingen te vermijden, zo wordt er altijd meegedeeld.

Hoe vaak heeft de trein naar De Panne sinds 1 januari 2018 alle reizigers afgezet in Denderleeuw wegens vertraging?

Kan die bijzonder klantvriendelijke procedure niet vermeden worden? Kan op dat traject bijvoorbeeld een achterliggende trein ergens passeren zodat de trein met vertraging zijn normale haltes kan aanhouden?

Welke maatregelen kunnen de reizigers verwachten? Zult u de NMBS vragen om die procedure te vermijden en tot het absoluut hoogstnoodzakelijke te beperken? Krijgen reizigers in dergelijke situatie een compensatie?

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.

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**: Beste collega, de NMBS deelt mij

01.02 **François Bellot**, ministre:

mee dat er tijdens de spits slechts twee P-treinen vertrekken vanuit Brussel naar De Panne en dat die treinen niet via het station van Denderleeuw rijden. De NMBS ontkent dat zij reizigers zou dumpen bij een vertraging. Bovendien stelt de NMBS dat die twee treinen geen enkele keer beperkt of afgeschaft werden in week 27, de periode van 2 tot 6 juli. De NMBS laat mij weten dat zij voor de situatie die u beschrijft dan ook niet meer antwoorden kan leveren. De NMBS voegt eraan toe dat zij de vertraging van haar treinen steeds onderzoekt en oplossingen biedt waar dat mogelijk is.

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): Mijnheer de minister, ik vraag mij af wie bij de NMBS u die antwoorden bezorgt? Verschillende reizigers hebben mij herhaaldelijk getoond, ook met foto's, hoe zij verplicht worden om in Denderleeuw uit te stappen. Daarna rijdt de trein rechtstreeks door. Die reizigers moeten dan wachten op een andere trein. Als de NMBS zegt dat dit niet gebeurt, dan klopt dat niet, mijnheer de minister. Ik wil u vragen om nog eens goed daarnaar te informeren, ook in het station Denderleeuw en bij de vele reizigers.

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

Ik zal in de toekomst ook alle berichten die ik daarover krijg rechtstreeks naar uw kabinet doorsturen, want het antwoord dat de NMBS aan u bezorgd heeft, is echt niet correct.

01.04 François Bellot, ministre: S'il est possible d'obtenir les photos, je les transmettrai à la SNCB.

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

02 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)

02 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)

02.01 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis l'ouverture de la nouvelle gare des Guillemins, il y a quelques années, nous avons, parmi les boutiques à l'intérieur de la gare, *La Cucina* qui servait des cafés, des pâtisseries et des sandwiches. C'était quasiment le seul indépendant-PME aux côtés de chaînes présentes dans cette gare.

Le 5 août 2017, la SNCB lançait un appel d'offres pour le renouvellement de la location de l'espace, appel d'offres auquel le gérant de *La Cucina* répondit. Sans nouvelles, il pensait avoir obtenu la prolongation de son contrat. Mais en décembre 2017, il recevait un courrier de la SNCB lui annonçant l'annulation de l'appel d'offres du mois d'août, sans autre explication.

Début 2018, la SNCB lançait un nouvel appel d'offres: il y participa à nouveau, avec une offre de sa part encore améliorée. En juillet, il apprenait qu'il n'avait pas remporté le marché et qu'il devait quitter

02.01 Muriel Gerkens (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 huur-overeenkomst 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

l'espace pour le 31 août.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous le manque de transparence de cet appel d'offres? Un artisan, indépendant, a pris le risque de s'implanter dans une gare débutante. L'affaire tournait bien vu la qualité du service. Quand cela tourne bien, des appels d'offres sont lancés, appels d'offres auxquels le commerçant ne peut répondre. Une nouvelle chaîne prend la place. Je n'ai rien contre la chaîne Déli ou la qualité de ses produits mais il me semble que n'avoir que des chaînes dans toutes les gares de la SNCB est un fait impressionnant. Comment se fait-il que l'appel d'offres soit à ce point non transparent? La SNCB a-t-elle une volonté de privilégier les grandes enseignes plutôt que les commerces de proximité?

02.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe que les concessions commerciales dans les gares de la SNCB sont attribuées sur base d'un appel d'offres pour un contrat d'une durée de huit années, appel d'offres régi par la loi, en ce compris sur la transparence des actes rendus. Au terme des huit années, la SNCB relance un appel d'offres et peut, à cette occasion, décider de modifier l'offre commerciale. L'appel d'offres contient un cahier des charges précis permettant aux différents candidats d'introduire une offre en connaissance de cause.

Dans le cas précis que vous évoquez dans votre question, la SNCB m'assure que toutes les procédures ont été suivies et que les principes de transparence et d'égalité ont été respectés. Elle ajoute que de nombreuses communications et rencontres ont eu lieu entre les services de la SNCB et le concessionnaire que vous citez.

D'après la SNCB, la nouvelle concession proposera, elle aussi, un assortiment de qualité dans l'esprit d'une épicerie fine.

02.03 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je m'attendais à cette réponse: la SNCB va dire qu'elle a bien fait les choses.

Cela dit, au-delà de cette affirmation – et effectivement, les discussions et rencontres n'ont pas manqué, avec des remises de prix importantes vu la qualité et le fait que ce commerce fonctionnait bien –, ce qui est étonnant, c'est de ne pas avoir d'écrit qui explique pourquoi, lors de l'appel d'offres du mois d'août 2017, ceux qui ont soumissionné n'ont pas eu de réponse, pourquoi il y a eu un nouvel appel d'offres et pourquoi il a été refusé.

Je trouve que ce n'est pas là de la transparence, ni de l'égalité. Quand les critères et les arguments sont donnés, il y a évidemment lieu d'accepter. Mais voilà: c'est un indépendant et il a donc renoncé, ne voulant pas aller au tribunal faute d'avoir les reins assez solides, contrairement à une chaîne commerciale. Et il va donc devoir faire une autre activité.

Pour moi, il est surprenant de constater que dans les différentes gares, peu d'indépendants et de PME du secteur alimentaire parviennent à occuper ce type d'espaces. Il me semble que ce sont des choix et des orientations qui sont défavorables au tissu

dermate ontransparent? 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: 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 Gerkens (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.

commercial que l'on aimerait aussi entretenir dans notre pays.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit is hier al vaak aan bod gekomen. Ik werd in dat verband gecontacteerd naar aanleiding van een specifiek geval. En aangezien ik graag snel een antwoord van u krijg, stel ik deze vraag mondeling.

Uit een onderzoek dat ik ter zake heb verricht, blijkt dat er normen bestaan met betrekking tot personen in elektrische rolstoelen, in die zin dat het maximaal gewicht van de persoon met de rolstoel 300 kg is, dat de maximale toegestane breedte 75 cm is en de maximale lengte 120 cm. Sommige rolstoelen overschrijden deze normen, vooral qua lengte. Deze rolstoelen zijn namelijk iets langer en kunnen door de gebruikers gemakkelijk zelf worden bediend. De gebruikers ervan zijn echter uitgesloten van de dienstverlening van de NMBS. De uitleg hiervoor is dat de genoemde voorwaarden verbonden zijn aan de beperkingen van de oprijplaten. Voor een langere rolstoel zouden de oprijplaten niet geschikt zijn.

Mijnheer de minister, wanneer werden deze oprijplaten aangekocht? Hoelang is hun levensduur? Wanneer worden ze vervangen?

Kunnen er eventueel andere oprijplaten worden aangekocht zodat een grotere groep elektrischerolstoelgebruikers de trein kan nemen? Misschien kunnen zij, via geschikte oprijplaten, met relatief weinig hulp zelf op de trein geraken met hun rolstoel.

03.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de oprijplaten om klanten met een beperkte mobiliteit op de trein te helpen worden sinds 2006 aangekocht. De levensduur ervan wordt geraamd op twintig jaar. Ter zake moeten de Europese normen inzake de technische specificaties interoperabiliteit 2008/164/EG en 1300/2014 worden gerespecteerd. Deze normen gelden niet alleen voor de laadhellingen maar ook voor het rollend materieel en voor een deel van de stationsinfrastructuur.

Het is dus niet zo dat alleen de laadhellingen er de oorzaak van zijn dat sommige rolstoelen niet op de trein kunnen. De laadhellingen verbinden enkel de stationsinfrastructuur met het rollend materieel. Het is dan ook niet zo dat mocht de NMBS in de toekomst grotere oprijplaten kopen er grotere elektrische rolstoelen op de trein zouden geraken. Dat zal slechts mogelijk zijn als ook het rollend materieel en de stationsinfrastructuur het toelaten.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor

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: 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

uw antwoord.

Ik begrijp dat het vinden van een oplossing niet evident is en dat het een en-enverhaal is. Daarom vraag ik om in te zetten op de stationsinfrastructuur zelf, dus niet alleen op de oprijplaten naar de trein, en om ervoor te zorgen dat onze dienstverlening aangepast is aan personen met een beperking. Als inderdaad blijkt dat rolstoelen alsmäär langer worden, zou het jammer zijn dat personen met een handicap uit de boot vallen wegens onze infrastructuur.

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

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 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): Mijnheer de minister, de Nederlandse infrastructuurbeheerder gaat een aantal overwegen geel verven om de veiligheid te verhogen. Uit een proefproject is immers gebleken dat een gele overweg veel beter zichtbaar is waardoor weggebruikers alerter oversteken.

Ik heb hierover enkele vragen, mijnheer de minister.

Is Infrabel op de hoogte van dat project? Plant het eventueel een gelijkaardig experiment op het Belgische spoorwegennet?

Welk bedrag heeft Infrabel de afgelopen vijf jaar geïnvesteerd in het verbeteren van de veiligheid aan de overwegen? Waaraan werd dat bedrag precies besteed?

Wat is de evolutie van het aantal ongevallen aan overwegen tijdens de afgelopen vijf jaar?

Vorig jaar startte Infrabel zelf met een proefproject met flitscamera's aan overwegen. Wat is de stand van zaken van dat project? Zijn er al resultaten bekend en zal het project worden uitgebreid?

Ten slotte, een ander middel dat wordt ingezet tegen spoorlopen, zijn de zogenaamde struikelmatten of anti-trespaspanelen. Hoeveel overwegen werden hiermee al uitgerust? Plant Infrabel een uitbreiding daarvan en, zo ja, voor welke overwegen?

04.02 Minister François Bellot: Mijnheer Raskin, in het kader van een benchmark met ProRail en via een internationale werkgroep bij UIC International werd Infrabel geïnformeerd over het testproject om een overweg geel te verven om de veiligheid te verhogen. Een overweg werd anderhalve maand uitgetest en daarna opnieuw in de originele staat uitgerust. ProRail evalueert momenteel de maatregel.

Infrabel organiseert jaarlijks een multidisciplinaire werkgroep overwegen. Tijdens die werkgroep komen onder meer verschillende verkeersveiligheidsexperts, de wegbeheerder, de politie, de FOD Mobiliteit, onderzoeksorganen, het VIAS samen om nieuwe ideeën te bedenken die de veiligheid aan overwegen ten goede kunnen komen.

convient de miser sur l'adaptation de l'infrastructure des gares. Le service doit absolument être adapté pour les personnes handicapées.

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 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: 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

Op de multidisciplinaire werkgroep overwegen 2018, die dit jaar in november zal doorgaan, zal ProRail zijn nieuwste veiligheidsideeën komen voorstellen, waaronder ook de geel geverfde overweg. De leden van de werkgroep zullen vervolgens hun advies geven.

Infrabel heeft de afgelopen vijf jaar ongeveer 30 miljoen euro per jaar geïnvesteerd in het verbeteren van de veiligheid aan overwegen. Als bijlage bezorg ik u de bedragen van de afgelopen vijf jaar alsook de evolutie van het aantal ongevallen aan overwegen.

De haalbaarheidsstudie over roodlichtcamera's aan overwegen is lopende.

Infrabel heeft een proefproject in Vlaanderen en een proefproject in Wallonië opgestart. De tests daarop zullen pas van start kunnen gaan nadat Infrabel het modelgoedkeuringsattest en de ijkingscertificaten van de camera's heeft ontvangen. Het dossier wordt momenteel door de betrokken federale overheidsdienst bestudeerd. Infrabel laat mij weten dat zij daarover op het gepaste moment zal communiceren.

Aangezien het pilootproject in Waver uitstekende resultaten opleverde, heeft Infrabel beslist om 70 spoorwegovergangen waar een groot aantal gevallen van *trespassing* gebeuren, met struikelmatten uit te rusten. Eind 2017 waren 13 spoorwegovergangen met struikelmatten uitgerust. In 2018 worden 14 spoorwegovergangen daarmee uitgerust. De lijst van de spoorwegovergangen die in 2018 met struikelmatten worden uitgerust, vindt u in de bijlage terug.

De andere spoorwegovergangen worden stapsgewijs en naargelang de beschikbare middelen met struikelmatten uitgerust.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u in de eerste plaats voor de bijlagen met de cijfers. Wij zullen ze rustig bekijken.

Ik begrijp ook dat nog niet alle conclusies van het Nederlandse project duidelijk zijn en dat de eigen werkgroep zal worden geïnformeerd. Daarna zullen wij het dossier ook hier in het Huis nader kunnen opvolgen.

Ik begrijp hetzelfde voor het flitscameraproject dat nog loopt en waarover wij in een later stadium meer informatie mogen verwachten.

De andere resultaten vind ik terug in de cijfers uit de bijlagen.

Ik dank u voor uw antwoord.

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

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 **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)

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.

- 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in antwoord op vorige vragen zei de NMBS dat de M7-treinstellen vanaf september 2018 stelselmatig zullen worden geleverd en dat zij hoofdzakelijk zullen worden ingezet op spoorlijnen van de noord-zuidverbinding. Hiervoor wordt het capaciteitsargument aangevoerd. Nu het bijna eind september is, is het wenselijk om meer zicht te krijgen op de inzet van het nieuw treinmateriaal.

Vandaar de volgende vragen, mijnheer de minister.

Zit de levering van de M7-treinstellen op schema? Met andere woorden, zijn de eerste toestellen al geleverd?

Wat is de volledige planning van levering?

Op welke spoorlijnen en vanaf wanneer zal het nieuw treinmateriaal worden ingezet?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen, zoals door mevrouw De Coninck geformuleerd.

Het is nu september 2018 en de eerste M7-dubbeldekkers zouden nu geleverd worden. Wat is de stand van zaken met betrekking tot deze levering? Zullen de eerste treinstellen deze maand nog geleverd worden?

Wanneer begint de testperiode van zes maanden te lopen voor feedback aan de constructeur? Op welke manier zal het treinmaterieel getest worden? Gebeurt dat door de treinen in te zetten binnen de bestaande dienstregeling, met of zonder reizigers aan boord?

Het consortium Bombardier, kwam de gemaakte afspraken tot op heden na. Dat lijkt mij belangrijk gezien de boeteclausules die werden opgenomen in het contract. Verloopt alles volgens plan?

Tot slot, nog dit.

Wij lasen in *De Tijd* dat de NMBS de treinstellen binnen een jaar wil laten rijden. Over hoeveel treinen zal het gaan? Is er al beslist op welke lijnen deze treinen zullen worden ingezet en welke verschuiving van het bestaand materieel dit teweeg zal brengen? Zal er treinmaterieel uit de circulatie worden gehaald als de M7-treinstellen beginnen te rijden? Zo ja, welke? Wat zijn dan de plannen daarmee?

05.03 Minister François Bellot: Collega's, de NMBS laat mij weten dat de M7-rijtuigen sinds april 2018, op het Belgisch spoornetwerk onder de regie van de constructeurs, onderworpen werden aan talrijke validatie- en homologatietests.

Zoals steeds bij de ontwikkeling en de productie van nieuwe treinstellen komen er bij aanvang operationele problemen naar boven die dan samen met de constructeurs worden aangepakt.

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 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: 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

Begin september 2018 kreeg de NMBS een formele brief van de constructeurs met een nieuwe indicatieve inschatting van de planning. De start van de preserie zou pas in december 2018 gepland worden, in plaats van in september 2018, zijnde een vertraging van vier maanden.

In deze brief lieten de constructeurs aan de NMBS ook weten dat de eigenlijke serieproductie in totaal met zes maanden vertraging zou kunnen opstarten. Dit betekent dus nog eens twee maanden meer vertraging dan voor de opstart van de preserie.

Het spreekt voor zich dat alle contractueel vooropgestelde fases en bepalingen van toepassing blijven. Elke laattijdige oplevering van contractuele *deliverables* bij de verschillende mijlpalen resulteert onmiddellijk in het later betalen van de contractueel vastgelegde bedragen.

Van eventuele boetes voor laattijdige levering is uiteraard pas sprake bij de fysieke levering van de rytuigen, dus ten vroegste vanaf december 2018, volgens hogervermeld schrijven van de constructeur.

De NMBS garandeert dat zij alle activiteiten van de constructeur van zeer nabij blijft opvolgen en hem ondersteunt waar mogelijk.

De NMBS stelt dat de precieze toewijzing van het M7-materieel nog niet is vastgelegd, maar dat sinds het begin van het project duidelijk is dat normaal gezien prioritair gebruikt zal worden voor de zwaarst belaste treinen en lijnen, in het bijzonder voor de diensten die gebruikmaken van de noord-zuidverbinding.

Het reizigersmaterieel dat het eerst uit circulatie zal worden genomen, zijn de M4-stellen en de tweeledige motorstellen. De locomotieven die het eerst uit circulatie zullen worden genomen, zijn deze van type 22 en 27.

05.04 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Daar sluit ik mij graag bij aan, mijnheer de minister.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 23 juli 2015 keurde de Kamer een resolutie goed om de uitvoering van de beheerscontracten bij de spoorwegen te laten evalueren door het Rekenhof. Onze bedoeling was om, met de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst in gedachten, eens te kijken hoe de vorige werden geëvalueerd.

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.

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

Wij kregen het verslag van het Rekenhof op 27 januari 2016. Daarin stonden enkele zeer opmerkelijke vaststellingen. Een van de opmerkelijke passages was de volgende over de interne controle bij HR Rail: "Het Rekenhof stelt vast dat de processen die HR Rail beheert niet worden afgedekt door interne auditopdrachten. Er werd daarvoor geen structuur bij HR Rail uitgewerkt en er werd geen akkoord in die zin met de NMBS en met Infrabel gesloten. Het Rekenhof beveelt aan dat de beheersorganen van HR Rail een interne auditfunctie zouden organiseren, hetzij via een specifieke dienst, hetzij door een beroep te doen op de capaciteiten van de NMBS, Infrabel of een externe dienstverlener"

Er is met andere woorden onvoldoende interne controle op de werking van HR Rail. Verhalen die mij bereiken bevestigen dat ook.

Dit verslag is ondertussen 2,5 jaar oud. Een stand van zaken in verband met de opvolging en uitvoering van deze aanbeveling is meer dan nodig. Daarom heb ik volgende vragen aan u, mijnheer de minister.

Beschikt HR Rail ondertussen over een interne auditfunctie, hetzij via een specifieke dienst, hetzij door een beroep te doen op de capaciteiten van de NMBS, Infrabel of een externe dienstverlener? Zo neen, waarom nog niet?

Welke initiatieven heeft men genomen inzake de oprichting van zo'n interne auditfunctie?

Beschouwt u het als noodzakelijk dat HR Rail over zo'n interne auditfunctie beschikt?

06.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, HR Rail meldt mij dat het een beroep blijft doen op de auditdiensten van de NMBS en Infrabel om te vermijden dat overheidsmiddelen verkwist worden aan overlappende functies. Op deze manier maakt HR Rail op een zo verantwoord mogelijke manier gebruik van de competenties die aanwezig zijn bij de diensten van de andere twee entiteiten.

06.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat antwoord is logisch als het gaat over werknemers van NMBS en Infrabel zelf, maar wat met werknemers van HR Rail? Er is immers nog steeds geen vertrouwenspersoon of dergelijke voor die mensen. Dat is toch wel een lacune. Er wordt bijgevolg nog niet tegemoetgekomen aan die aanbeveling van het Rekenhof.

*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

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.

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 **François Bellot**, ministre: 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): 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.

Bilzen dans le cadre de la ligne tramway express Spartacus entre Hasselt et Maastricht" (n° 26829)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vóór het zomerreces vroeg ik u of Infrabel de nodige middelen zou vrijmaken voor de afschaffing van een reeks overwegen in Bilzen en Diepenbeek. Het gaat om een project waarbij de afschaffing nodig is, om de Spartacus-sneltram tussen Hasselt en Maastricht in gebruik te kunnen nemen.

In uw antwoord van enkele weken geleden zei u duidelijk dat het huidige investeringsplan niet voorziet in de middelen daarvoor. Dat antwoord wekte enigszins verbazing, ook bij uw Vlaamse collega, minister Weyts. Hij nam daarom, naar ik althans heb begrepen, het initiatief voor een vergadering met de vertegenwoordigers van Infrabel en uw kabinet. De spoorwegbeheerder kreeg daarbij de opdracht na te gaan welke middelen kunnen worden vrijgemaakt, om de negen overwegen op dat tramtracé alsnog af te sluiten.

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

Kunt u meer toelichting geven bij de opdracht die aan Infrabel werd toegewezen? Tegen wanneer mogen wij daarover duidelijkheid verwachten?

Het zou gaan om een bedrag van bijna 20 miljoen euro. Acht u het mogelijk dat bedrag vrij te maken? Zal dat niet ten koste gaan van andere geplande projecten?

Ten slotte, de sneltram zou vanaf 2023 moeten rijden. Zal die timing, afhankelijk van wat Infrabel zal doen, worden gehaald?

07.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, aan Infrabel werd gevraagd een raming te maken van het budget dat noodzakelijk is voor de afschaffing van de overwegen op de spoorlijn L34 langs het tracé van de Spartacus-tramlijn in de gemeenten Diepenbeek en Bilzen. Hieruit blijkt dat de kostprijs ten laste van Infrabel 19,8 miljoen euro zou bedragen.

Er is voor het project in het door de raad van bestuur van Infrabel goedgekeurde meerjareninvesteringsplan 2017-2020 geen budget ingeschreven.

Het project maakt ook geen deel uit van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten, die op vraag van de Vlaamse regering in het uitvoerend samenwerkingsakkoord inzake strategische spoorweg-investeringen tussen de federale en de Vlaamse overheid zijn opgenomen.

Ik ben evenwel bereid om samen met Infrabel alsnog naar een oplossing te zoeken. Daarom heeft Infrabel eind juni 2018 aan de Vlaamse minister van Mobiliteit een aantal alternatieve financieringspistes voorgesteld, zoals een verschuiving van de budgetten voor de afschaffing van overwegen op andere spoorlijnen, die wel deel uitmaken van de Vlaamse spoorprioriteiten en waarvoor in Vlaamse cofinanciering is voorzien.

Naargelang de keuze van de Vlaamse minister, die nog niet bekend is, kan Infrabel vervolgens de impact op de planning en de timing van

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.

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 François Bellot, ministre: 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 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

de verschillende projecten bekijken.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik dank u voor uw duidelijk antwoord, mijnheer de minister.

Ik begrijp dat het alternatieve voorstel van Infrabel alleen gevolgen zal hebben voor soortgelijke projecten voor de afschaffing van overwegen en niet voor andere projecten.

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

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 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): Mijnheer de minister, wij zijn aanbeland in het zoveelste hoofdstuk van het ondertussen aanslepende en lijvige dossier over de vliegroutes.

De rechtbank in Brussel besliste dat er tegen 17 september een Staten-Generaal moet komen over de vliegroutes van en naar de luchthaven van Zaventem. Dit overleg zou moeten leiden tot een advies over de vliegroutes, over de lang beloofde vliegwet en over een pact rond de toekomst van Brussels Airport.

U blijkt dat u dit vonnis zonder meer naast u neerlegt tot na de lokale verkiezingen. U hebt hier in de pers verdere uitleg over verschaft. Wij vragen ons echter meer en meer af of u dit naast u neerlegt tot na de federale verkiezingen. Ik beweer dit al langer. Ik heb sterk de indruk dat u de hete aardappel wil doorschuiven naar uw opvolger. Dat scenario lijkt steeds meer bewaarheid te worden.

Volgens datzelfde arrest waarin de Staten-Generaal werd opgelegd, moet er, volgens punt 7, ook voorzien worden in de staking van de invoering van de route Leuven Rechtdoor, ingevoerd op 6 maart 2014 en dit binnen de 90 weken. Maar ook hiervoor geeft u geen enkele aanzet.

U gaat niet in beroep tegen het arrest, maar u voert het ook niet uit. Dit is beneden alle peil voor een regering die de mond vol heeft van goed bestuur.

Bent u van plan, zoals opgelegd door de rechtbank, om Leuven Rechtdoor af te schaffen en terug te keren naar de historische route? Zo neen, waarom niet? Welke redenen hebt u om een beslissing van de rechter naast u neer te leggen?

08.02 Minister François Bellot: Ik verwijs naar het antwoord dat ik op 10 juli 2018 heb gegeven op uw mondelinge vraag nr. 26514. Tot nader orde zijn er geen nieuwe elementen.

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.

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: 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): Geen nieuwe elementen, mijnheer de minister? Is een arrest geen nieuw element? Een arrest dat u als regering zomaar naast u neerlegt, is geen nieuw element?!

Dit is beneden alle peil. Dat de regering dit arrest zomaar naast zich neerlegt is beneden alle peil en het feit dat u zich er op deze manier van af maakt is ook beneden alle peil. Dit is werkelijk ongezien, *du jamais vu*.

Er wordt niets gedaan en u vindt het zelfs niet meer nodig om dit uit te leggen. Dat is wat ik hier begrijp.

*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): Mijnheer de minister, ik moet het u niet uitleggen, aan de kust hebben we te maken met een transmigrantenproblematiek. Iedereen doet wat hij moet doen om ervoor te zorgen dat de problemen niet groter worden.

De spoorinfrastructuur is een belangrijk onderdeel van de haven van Zeebrugge, ze komt binnen in het havengebied en in de havenbedrijven. Transmigranten maken graag van die infrastructuur gebruik om tot in de bedrijven te geraken en zo de overtocht naar het Verenigd Koninkrijk te kunnen maken.

Als iedereen zich moet beveiligen, dan moet natuurlijk ook Infrabel dit doen. Infrabel moet ervoor zorgen dat de inklimmingen in het havengebied via het spoor niet mogelijk zijn.

Vandaar mijn vragen aan u, mijnheer de minister.

Wat doet Infrabel momenteel in Zeebrugge om haar domeinen te beveiligen tegen transmigranten?

Welke bijkomende maatregelen kunnen er nog worden genomen? U hebt ook gezien dat er vorige week vanuit de regering een negenpuntenplan naar voren werd geschoven. Er wordt ook nog aan andere zaken gewerkt. Is er in dat kader overleg geweest? Werd erover nagedacht hoe er met Infrabel samengewerkt kan worden voor de beveiliging? Welk overleg is er daarover tussen de FOD Binnenlandse Zaken en Infrabel?

09.02 Minister François Bellot: Beste collega, Infrabel is de volgende maatregelen aan het nemen.

Infrabel is door de Chief Security Officer vertegenwoordigd in het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging in Zeebrugge, waardoor er een overleg is met alle spelers op het terrein. Het negenpuntenplan werd er behandeld, net als praktische zaken die uitgevoerd worden en

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!

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 François Bellot, ministre: 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

gepland zijn naar aanleiding van het bovengenoemde overleg. Infrabel zal het terrein voor de aansluiting van het bedrijf P&O opruimen, zodat al het onnodige materiaal verwijderd wordt. Het gaat vooral om kleine, losliggende delen.

Infrabel voorzag vanaf 21 september 2018, in samenspraak met Securail en Lineas, in een bewaking van het terrein, in de tijdsverk waarbinnen treinen verwacht worden. Er zal zo snel mogelijk in een bewakingscamera type (...) worden voorzien, zodat de site onder camerabewaking zal staan. Infrabel neemt de leiding in het overleg tussen de verschillende spelers, met als doel het opzetten van gerichte acties waarbij iedereen zijn verantwoordelijkheid opneemt.

09.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u om mij gerust te stellen.

Het is zo dat ter plaatse natuurlijk iedereen naar elkaar begint te kijken. Bedrijven doen grote investeringen om hun domeinen te beveiligen. Men kijkt dan ook naar de overheid. Als daar een overheidsbedrijf aanwezig is, verwacht men eigenlijk dezelfde investeringen. De bewaking ter plaatse, die blijkbaar vandaag opgestart wordt, het plaatsen van camera's en ervoor zorgen dat er niets meer los ligt op het terrein... dit zal heel veel helpen.

Alvast heel veel dank voor die inspanningen.

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): Mijnheer de minister, Infrabel kondigde onlangs een project aan waarbij schapen en geiten ingezet zullen worden om moeilijk bereikbare spoorbermen te onderhouden. De bedoeling is uiteraard het beschermen van de natuur door zo weinig mogelijk gebruik te maken van maaimachines en pesticiden.

Ik heb hierover enkele vragen. Kadert dit specifieke project binnen de activiteiten van de werkgroep die binnen Infrabel opgericht werd om op zoek te gaan naar duurzame alternatieven voor de onkruidbestrijding op het spoornet?

Zijn er ook andere initiatieven voortgekomen uit die werkgroep? Wat is er nog gepland?

Heeft de werkgroep intussen zijn actieplan afgerond? Tegen wanneer mogen wij dat actieplan hier verwachten?

10.02 Minister François Bellot: Beste collega, het project voor de schapenbegrazing werd op initiatief van Infrabel opgezet vanuit de doelstellingen in het milieubeleidsplan 2018-2020 voor de bescherming van de biodiversiteit. Het doel is om de bermen op een ecologische manier te onderhouden als alternatief voor het machinale

le biais de ce forum.

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.

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.

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 François Bellot, ministre: Ce projet de pacage a été mis sur pied par Infrabel dans le cadre des objectifs du plan de politique environnementale 2018-2020 en

onderhoud op locaties waar dat operationeel en financieel opportuun is.

De kostprijs is afhankelijk van het financiële haalbaarheidsmodel per locatie. In Muizen kost het schapenonderhoud 1 000 euro per hectare en geen 1 000 euro per jaar. In het financiële haalbaarheidsmodel wordt eveneens de afrastering van het terrein in rekening gebracht, gedragen door Infrabel.

Op de bermen worden geen pesticiden toegepast. De werkgroep voor de alternatieven voor onkruidbestrijding richt zich op het pesticidenvrij onderhoud van de sporen en andere terreinen gelinkt aan de spoorwegexploitatie zoals seinketens, ICT-installaties en tractie-onderstations.

Infrabel onderzocht de haalbaarheid van alternatieve technieken voor het onkruidvrij onderhoudbeheer voor de sporen en andere terreinen. Deze pilootprojecten zullen resulteren in een technisch-economische haalbaarheidsstudie.

Het verslag van de werkgroep voor duurzame alternatieven voor de onkruidbestrijding werd opgesteld en zal tegen eind 2018 aan de Kamer van volksvertegenwoordigers bezorgd worden.

matière de protection de la biodiversité. Le but consiste à 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.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als ik u goed begrijp, heeft het begrazingsproject niet rechtstreeks te maken met de werkzaamheden van die werkgroep. Het gaat hier vooral om een alternatief voor het machinale onderhoud. De werkgroep beëindigt stilaan haar werkzaamheden. Mag ik dat concluderen, vermits ik ook heb begrepen dat het verslag aan dit Huis gecommuniceerd wordt nog voor het einde van dit jaar?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de minister, ook in dit nieuwe parlementaire werkjaar blijven dezelfde vragen terugkomen, met name als het gaat over de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen.

Infrabel heeft onlangs haar maandelijkse stiptheidrapport gepubliceerd. Voor augustus 2018 was de vaststelling dat de treinen opnieuw trager reden dan vorig jaar, maar het ergste is dat die

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.

tendens zich voortzet en dat ook de stiptheid gedurende de twaalf voorbije maanden slechter was dan vorig jaar. Ook het aantal afgeschafte treinen was opmerkelijk hoog. In de vraag die ik heb ingediend, heb ik tabellen overgenomen. Daaruit blijkt een maandelijkse sterke stijging van het aantal afgeschafte treinen.

In dit Huis is er in de voorbije twintig jaar al vaak over stiptheid gesproken, maar mijn vraag is waarom er zo veel treinen afgeschaft worden. Ik laat mij vertellen dat het afschaffen van treinen goedkoper is, omdat er dan maar 30 % van de rijpadvergoeding betaald moet worden. Voor een trein die veel te laat is, moet de volle pot betaald worden.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat de stiptheid maand na maand verslechtert? Wij hebben hier maatregelen besproken als het aanduiden van stiptheidsmanagers en campagnes tegen spoorlopen en voor de veiligheid op overwegen. Werden die geëvalueerd? Wat is de impact ervan op de stiptheid?

De oorzaak door derden heb ik dus al aangehaald maar een ander element is defecte materieel. Zijn er op dat punt verbeteringen? In welke mate weegt het defecte materieel door in de slechte stiptheidscijfers?

Wat het beheerscontract betreft, stelden wij in 2011 vast dat het ambitieniveau 92 % bedroeg. Hoeveel is het nu geworden? 85 %?

Hoe vallen de afgeschafte treinen te verklaren? Wat zijn de redenen daarvoor? Klopt het dat er effectief maar 30 % van de rijpadvergoeding betaald moet worden aan Infrabel wanneer een trein wordt afgeschaft? In welke mate heeft dat een pervers effect op het hoge aantal afschaffingen?

De **voorzitter**: Deze vraag was samengevoegd met een vraag van de heer Devin, maar hij is niet aanwezig. Ik geef dus het woord aan de minister.

11.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, verschillende factoren bepalen de stiptheid en robuustheid van het transportplan: de performantie van het rollend materieel en van de infrastructuurcomponenten; de beschikbare capaciteitswerken; externe factoren, zoals meteorologische omstandigheden, persoonsaanrijdingen, kabeldiefstal, vertragingen enzovoort; vertragingen van goederenoperatoren op het net; realtimebeheer van het verkeer en het beheer van incidenten.

La ponctualité enregistrée au cours de la période écoulée est effectivement insuffisante. À l'origine de la problématique, on retrouve principalement les phénomènes suivants:

- le nombre de cas d'intrusion sur les voies ainsi que le nombre de heurts de personnes demeurés très élevés;
- les retards subis chez nos voisins augmentent sensiblement (compagnies étrangères);
- le nombre trop élevé d'incidents liés aussi bien au matériel roulant qu'à l'infrastructure ferroviaire tels que des dérangements techniques au niveau d'équipements (les compteurs d'essieux, les passages à niveau et les aiguillages, les avaries à la caténaire), et une

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

Tijdens die periode liet de stiptheid te wensen over. Dat is voornamelijk te wijten aan spoorlopers en persoonsaanrijdingen. 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

planification de travaux exécutés simultanément par Infrabel en différents endroits entraînant des restrictions d'exploitation et des réductions de vitesse;

- les conditions climatiques extrêmement chaudes de ces derniers mois.

Toutefois, en analysant l'évolution des volumes de retards depuis 2014, pour la période de janvier au mois d'août inclus, nous observons une amélioration pour Infrabel et la SNCB sur un plus long terme tandis que les causes "tiers et autres" sont en augmentation parfois très forte.

Je vous communique en annexe l'évolution du taux de ponctualité moyen par rapport à 2014.

De nodige initiatieven die door beide bedrijven worden genomen, zijn gericht op volgende punten: ten eerste, het vermijden van incidenten gelinkt aan het rollend materieel; ten tweede, de infrastructuur; ten derde, oorzaken door derden, namelijk *trespassing* en persoonsaanrijdingen.

Bovendien sensibiliseert de NMBS haar personeel systematisch om uitvoeringsfouten te vermijden. In dat verband denk ik aan volgende punten: het beperken van de gevolgen van incidenten via een snelle technische interventie in geval van defecten; het evenwicht tussen de hoeveelheid aan infrastructuurwerken, de beschikbare capaciteit en een aanvaardbaar stiptheidsniveau; een efficiënt incidentmanagement en een robuust transportplan, waardoor kleine incidenten gemakkelijk kunnen worden opgevangen; het verbeteren van de perceptie van de reiziger via het actieplan Informatie aan de reizigers, dat een gerichte communicatie aan de reizigers beoogt over de oorzaken van vertragingen; perspectieven met betrekking tot het herstel van de normale toestand en de mogelijke reisalternatieven.

Er worden ook specifieke acties ondernomen met betrekking tot derden en het rollend materieel. Belangrijke voorvallen verklaren in grote mate het verschil in het aantal afgeschafte treinen in 2018 ten opzichte van 2017. Details hierover worden u in bijlage meegedeeld.

Wat betreft de rijpadvergoeding, de NMBS reserveert haar langetermijnrijpaden bijna een jaar op voorhand en voorziet in de daarmee overeenstemmende budgetten. Wanneer een trein rijdt, is de vergoeding voor dit verkeer verschuldigd.

Si, par contre, un train est supprimé, le paiement de la redevance dépend du moment de la suppression. Une suppression plus de deux mois à l'avance permet de ne rien payer. Une suppression entre un et deux mois donne lieu au paiement de la redevance à 15 % du montant du sillon prévu. Une suppression entre 24 heures et un mois donne lieu au paiement de la redevance à 30 % du montant du sillon prévu. La suppression moins de 24 heures avant l'heure de départ donne lieu à un paiement à 100 % du montant du sillon prévu.

Dans tous les cas de figure ci-dessus, la SNCB n'a pas d'intérêt à

snelheidsbeperkingen. De weersomstandigheden hebben ook een rol gespeeld.

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.

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

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.

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.

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.

Vandaag bestaat er geen verband tussen de stiptheid en het bedrag

supprimer un train car elle doit payer une facture pour un train qui ne circule pas et doit faire face aux demandes de dédommagement et à l'insatisfaction des voyageurs. La SNCB subit donc une perte financière et un déficit d'image lors de la suppression de trains.

Actuellement, il n'y a aucun lien entre la ponctualité et le montant de la redevance facturé par Infrabel à la SNCB.

En matière d'objectifs, les négociations concernant le nouveau contrat de gestion sont toujours en cours. Les discussions relatives à l'objectif de ponctualité dans le cadre du nouveau contrat de gestion ne sont, par conséquent, pas encore clôturées.

van de vergoeding die Infrabel de NMBS aanrekent. De besprekingen betreffende de stiptheidsdoelstelling in het nieuwe beheerscontract lopen nog.

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, een van de interessante elementen in uw antwoord is de vergelijking met buitenlandse operatoren. U vergelijkt met wat er daar gebeurt bij afname van de stiptheid of bij verschillende andere factoren in het kader van robuustheid van het materieel tussen beginpunt en eindpunt. U wilt nagaan welke impact dit alles daar heeft op de stiptheid en wat daar de oorzaak is van een afname van de stiptheid.

Ik zie in de tabel dat de stiptheid bij de NMBS de voorgaande jaren gedaald is met 5,7 % en bij Infrabel met 2,6 % in het aandeel van de totaliteit van de stiptheid en dat het aandeel van derden gestegen is. Men moet natuurlijk opletten met de interpretatie van dergelijke cijfers. Indien de stiptheid globaal veel groter is, verkleinen immers de percentages bij gelijk beleid. Het lijkt mij dus moeilijk om hieruit conclusies te trekken.

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.

In verband met afgeschafte treinen bent u duidelijk geweest dat dit geen beleid is. In de conclusie moet er echter toch klare wijn geschonken worden met betrekking tot de nieuwe beheersovereenkomst. Wat kan er verwacht worden en wat niet? De frustratie is immers de volgende. Als men afficheert dat men met alle investeringen een robuustheid en stiptheid heeft van zoveel procent en als men dat niet haalt, dan is men iedereen iets aan het wijsmaken.

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

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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez récemment soutenu l'idée d'un échevin MR en campagne électorale à Namur, Luc Gennart, selon laquelle un réseau express pour desservir les petites gares de la périphérie de Namur était tout à fait réalisable dans un délai court. Or, ce réseau express

12.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Tijdens de verkiezingscampagne in Namen kwam MR-schepen Gennart met het idee dat de uitbouw van een expresnet dat

n'est absolument pas prévu dans le Plan de Transport 2017-2020 de la SNCB. De plus, quand on connaît les restrictions budgétaires imposées aux chemins de fer belges, le coût de la mise en place d'un tel réseau me semble compromettre sa mise en œuvre.

Monsieur le ministre, est-il effectivement prévu de mettre en place ce réseau express namurois? Est-il à l'étude? Dans l'affirmative, peut-on connaître les modalités concrètes de la mise en place d'un tel réseau et les délais de mise en œuvre? Quels en seront les coûts?

Je tiens à préciser que ma question ne porte évidemment pas sur la mise en place d'un City Pass, ce fameux ticket unique qui permettrait d'utiliser le bus et le train, mais bien sur le réseau express, à savoir le renforcement des petites gares périphériques et de certaines lignes périphériques qui permettraient de réelles alternatives ferroviaires au transport automobile ou à d'autres transports en commun à Namur.

Pouvez-vous nous repréciser ces différents éléments pour que l'on sache, une fois pour toutes, ce qui sera mis en place à Namur dans les délais que vous avez a priori qualifiés de courts?

12.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans une vidéo récemment mise en ligne, vous apparaissez avec un échevin de la Ville de Namur candidat aux prochaines élections communales, pour défendre les idées d'un City Pass et d'un réseau express namurois, visant à encourager, via un tarif préférentiel et un meilleur fréquentement horaire, les habitants de Namur et de ses environs à utiliser le train pour rejoindre le centre-ville.

Vu le nombre d'étudiants et de travailleurs rejoignant chaque jour Namur et les enjeux de mobilité que connaît cette ville du fait de sa configuration en corbeille, il s'agit d'une perspective appréciable qu'Ecolo, par ma voix et celle de l'échevine de la Mobilité, Patricia Grandchamps, a régulièrement défendue, notamment dans le cadre de notre opération annuelle *Saint Valentrain*.

C'est dire si nous espérons qu'il ne s'agit pas juste d'un effet d'annonce préélectorale mais d'un engagement ferme de la SNCB.

Monsieur le ministre, à quel stade en est votre réflexion et celle de la SNCB sur la constitution d'un réseau express namurois? Comment se concrétiserait ce réseau express en termes tarifaires, de fréquence et d'amplitude horaire? Dans quels délais cette nouvelle formule serait-elle mise en place?

Une concertation préalable est-elle prévue ou a-t-elle eu lieu avec la Ville de Namur et le TEC, dès lors qu'un accord politique entre le fédéral et la Région wallonne est nécessaire pour le City Pass?

Quelles études préalables relativement aux déplacements entrants et sortants, à la politique tarifaire, à l'impact sur les recettes ont-elles été menées?

Si l'idée est bonne, est-il envisagé de la transposer à d'autres métropoles puisqu'il y a déjà un City Pass à Charleroi et à Liège? La question de la fréquence et de l'amplitude horaire d'une offre

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 tijdspad 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 prijs-beleid en de gevolgen voor de inkomsten? Wordt er overwogen om het model ook in andere grote steden toe te passen?

spécifique peut se poser pour d'autres villes que celles qui ont été citées.

12.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, à l'instar des produits tarifaires City Pass et City Pass 24 h développés et lancés cette année pour les grandes villes du réseau suburbain "Angélique", en collaboration avec De Lijn et le TEC, j'ai proposé que la réflexion soit menée sur l'instauration de ces mêmes produits tarifaires à Namur, capitale wallonne et deuxième gare de Wallonie (en termes de fréquentation) et, dans la foulée, à Louvain.

Il faut bien distinguer le Plan de Transport 2017 qui a été étoffé sur Namur, Anvers, Liège et Charleroi et le produit tarifaire attractif sur la base du plan de transport existant.

Les engagements pris au cours de l'année 2017 pour étoffer l'offre de trains sur Namur ont été respectés. Je rappelle: un train supplémentaire sur la ligne Athus-Meuse, des trains toutes les demi-heures sur Charleroi-Sud, Jambes toutes les demi-heures aux heures de pointe et une modification des horaires. Vous avez le plan de transport qui précise cela.

Il reste à rendre attractif, dans la zone de chalandise et dans la zone urbaine et suburbaine, l'usage des transports publics sur la base d'une formule tarifaire intéressante qui vaut pour les transports publics routiers (les bus, le TEC) et les chemins de fer. L'objectif n'est donc pas d'augmenter l'offre tarifaire qui a été étoffée dans le Plan de Transport 2017 mais d'inciter les voyageurs potentiels, via un tarif attractif, à utiliser davantage les transports en commun bus et train dans un rayon d'environ 20 km autour de ces grandes villes.

L'ambition est donc de favoriser la répartition des flux au sein de l'ensemble de l'offre de transport public disponible, d'utiliser par exemple les parkings des petites gares qui sont situées autour des métropoles et d'abandonner sa voiture pour prendre le train. Une fois qu'on arrive en gare, on prend le bus. C'est ce qui a été réalisé et lancé à Anvers, Gand, Liège et Charleroi et que je propose d'étendre, en Wallonie, à la Ville de Namur parce que c'est tout à fait indiqué. Cinq lignes y convergent; il y a donc une offre de trains relativement intéressante.

Quel est le délai de mise en œuvre? Pour Liège et Charleroi, cela a pris un an, un an et demi entre le moment où l'étude "Angélique" a été déposée et le moment où les négociations entre la SNCB et le TEC ont abouti. Je ferai observer qu'à Charleroi, le tarif est de 60 euros par mois. C'est un montant forfaitaire quel que soit le nombre de voyages, avec un tarif à 50 % pour les moins de 25 ans, c'est-à-dire 30 euros. À Liège, le tarif est de 50 euros avec un forfait à 25 euros pour les étudiants. Pourquoi y a-t-il une différence? Parce que l'étendue de la zone concernée autour de Liège et de Charleroi est différente. Autour de Namur, il y a une évaluation qui est faite soit à 15 km soit à 20 km. Il est évident que si on monte à 20 km, le tarif sera plus élevé qu'à 15 km. Pourquoi? Parce qu'à 15 km, je pense qu'il y a 22 gares et qu'à 20 km, il y en a 32.

Le tout provient d'une analyse. La SNCB et le TEC sont invités à analyser la mise en œuvre du City Pass. On est déjà en train de faire une évaluation de l'impact pour les étudiants sur Liège. À Anvers, on

12.03 Minister François Bellot: 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.

a déjà un peu de recul. Il faut savoir que c'est le genre de produit qui, quand il est lancé, nécessite deux ou trois ans avant de connaître son régime de croisière.

Voilà, en gros, ce qui a été proposé pour Namur.

Je rappelle que le nombre de trains, leur fréquence et le plan de transport tel qu'il a été élaboré, permettent dès aujourd'hui - enfin, dès que les négociations auront abouti -, de mettre en place un City Pass. Le tout est de se mettre d'accord avec les sociétés de transport public en ce qui concerne les 15 ou 20 km autour de la gare de Namur.

12.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui me semble préciser le contenu de cette vidéo et cette sortie, que je qualifierais d'électoraliste.

Nous avons bien compris qu'aucune offre supplémentaire ne concernerait Namur. Ensuite, et c'est une très bonne nouvelle, vous accédez à notre ancienne demande d'un ticket unique - que nous sollicitons "depuis, depuis", comme on dit en Afrique. Je vous soutiens évidemment dans cette démarche. Ce titre de transport permettra d'utiliser les bus TEC et le train, dans la mesure où plusieurs gares périphériques offrent une véritable solution de rechange.

Malheureusement, je dois regretter qu'on n'accorde pas les moyens de nos ambitions aux chemins de fer pour pouvoir augmenter les fréquences sur ces lignes périphériques, de manière à conférer un certain poids à ces possibilités. De la sorte, nos concitoyens pourraient abandonner, une fois pour toutes, leur voiture dans les parkings de dissuasion et recourir davantage aux transports en commun. À cette fin, il aurait fallu exprimer un choix budgétaire courageux, favorisant un investissement massif dans le déploiement de ces réseaux express.

Nous constatons que des petites gares, comme celle de Dave, ont eu à souffrir d'une fermeture. Il est difficile de prétendre soutenir un réseau express si l'on n'engage pas les moyens en vue de faire fonctionner toutes ces gares périphériques de la meilleure manière, avec une fréquence offrant une véritable solution de rechange à nos concitoyens. C'est ce que nous vous demandons, sans aucun rapport avec une quelconque communication électorale, mais bien avec un projet durable pour Namur. J'espère que nous pourrions y travailler sereinement tôt ou tard.

12.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il y a eu une confusion - entretenue, je pense -, entre le City Pass, qui est une bonne initiative, et le réseau express namurois, dont il n'est en fait pas question en l'occurrence. Il est clair que l'offre de trains autour de la Ville de Namur a été améliorée dans le cadre du dernier plan de transport, ce qui est appréciable.

Je pense qu'au-delà du tarif, si nous voulons attirer encore davantage de personnes vers le train, il faut travailler sur l'amplitude de l'offre. Il n'est pas normal que le dernier train au départ de Namur vers des points d'arrêt proches, dans le réseau local, n'ait pas lieu après 21 heures. Il faut travailler sur la coordination horaire, pour essayer d'éviter les ruptures de charge pour les voyageurs qui vont au-delà de

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.

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

Namur (notamment vers Bruxelles), sur la ponctualité, voire sur la réouverture de points d'arrêt comme celui de Dave.

Je suis donc un peu déçu que cette belle montagne accouche finalement d'une souris. Non que je ne vous encourage pas à développer un City Pass namurois, mais je vous engage vraiment, par rapport aux enjeux de mobilité, en dialogue avec les autorités locales (et il semble que vous vous entendiez bien avec un des échevins), à améliorer encore l'offre de trains.

Je pense que c'est un enjeu de mobilité environnemental, mais aussi économique pour cette ville. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, en prolégomènes, je voulais dire que bien entendu ici, dans cette salle, personne n'est vierge: nous sommes tous des femmes et des hommes politiques qui la plupart du temps sommes en même temps candidats dans nos communes. C'est d'ailleurs très bien: c'est l'ancrage local qui est important. Moi-même je suis la locomotive arrière dans ma commune. Voilà.

Monsieur le ministre, les suicides sur les chemins de fer sont un phénomène dramatique. Outre le drame humain énorme que cela représente, et qui est bien sûr ma première préoccupation, le coût financier est également important pour la SNCB. En 2015, vous annonciez que deux millions d'euros avaient été nécessaires pour couvrir les frais liés à ce phénomène.

Monsieur le ministre, en 2008, Infrabel a réalisé un "Plan Suicide", inventoriant 34 lieux sensibles dans 21 communes afin d'y consacrer de l'attention à l'accessibilité générale des lieux, aux caractéristiques déterminantes des environs et aux caractéristiques d'infrastructure qui représentent un danger potentiel.

Pouvez-vous faire le point sur ce "Plan Suicide", bien que je n'aime pas ce terme? Quelles suites y ont été données? De nouvelles zones à risque ont-elles été identifiées? Des mesures concrètes ont-elles été prises ou doivent-elles l'être? Je pense, notamment, à des clôtures le long des lieux critiques. En 2015, votre prédécesseure annonçait que plus de 3,5 kilomètres de voiries avaient été protégés et que 10 kilomètres supplémentaires devaient encore l'être pour 2016. Cela a-t-il été fait? À l'heure actuelle, combien de kilomètres sont-ils ainsi protégés et combien doivent-ils encore l'être?

Je vous remercie pour vos réponses, tout en sachant très bien que quelqu'un qui a vraiment l'intention de passer de vie à trépas, si j'ose dire. Il est difficile de totalement empêcher cela.

de heropening van stopplaatsen. Ik roep u ertoe op het treinaanbod in Namen nog te verbeteren.

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Treinsuïcides 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 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, Infrabel me fait savoir ce qui suit.

Depuis 2016, le comité de direction d'Infrabel a pris la décision de ne plus communiquer au sujet des suicides sur le rail. Cette décision a été notamment prise à la demande des organisations de prévention du suicide, avec lesquelles Infrabel collabore très étroitement. Selon ces associations, de nombreuses études démontrent que la médiatisation d'un suicide est de nature à inciter des personnes psychologiquement fragilisées à avancer dans l'élaboration d'un scénario de passage à l'acte par l'effet *copycat*.

La décision du comité de direction a une portée très large, aussi bien sur le type d'information, les chiffres annuels, les endroits où les tentatives ont lieu fréquemment etc., que sur les médias visés. Elle a notamment fait l'objet d'un courrier explicatif adressé à la presse afin que les médias soutiennent cette démarche de discrétion.

Les questions parlementaires sont couvertes par la décision, notamment en raison du fait que les réponses constituent ensuite une information accessible au grand public et à la presse.

Concernant la pose de clôtures rigides, Infrabel me fait savoir ce qui suit. Au premier janvier 2018, Infrabel a installé 7 648 mètres de clôture sur les 14 162 mètres qui sont prévus, donc un peu plus de la moitié.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Je pense qu'elle n'appelle aucun commentaire supplémentaire.

*Het incident is gesloten.
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 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): Mijnheer de minister, de NMBS heeft de intentie om de aanwezigheid van de onderstationschef in het station van Halle in te perken. Voortaan zou er enkel een onderstationschef aanwezig zijn van 10 u 00 tot 18 u 00. Vandaag is er permanente aanwezigheid van 6 u 00 's ochtends tot 22 u 00 's avonds. Die inperking betekent dat er tijdens de ochtendspits – het drukste moment van de dag – geen aanwezigheid zal zijn van een onderstationschef. Lokaal klinkt er uiteraard protest, want dit zal ontegensprekelijk een impact hebben op de dienstverlening.

Vandaag zijn er al heel wat problemen qua veiligheid, informatieverstrekking en hulpverlening aan de reizigers. Uiteraard moet de NMBS efficiënt omspringen met haar middelen. Het is echter onduidelijk wat de motivering is voor deze beslissing.

Vandaar volgende vragen.

13.02 Minister François Bellot: Sinds 2016 communiceert Infrabel op verzoek van de organisaties voor suïcidepreventie 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.

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

Wat is de motivering voor de inperking van de aanwezigheid van de onderstationschef in het station Halle? Werd deze beslissing genomen enkel voor Halle of voor meerdere vergelijkbare stations? Hoe wil men de taken van de onderstationschef voortaan invullen buiten 10 u 00 tot 18 u 00?

14.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat zij een oplossing gevonden heeft om op werkdagen tussen 6 u 00 en 22 u 00 de aanwezigheid van een onderstationschef in Halle te vrijwaren. Er kunnen zich echter altijd uitzonderlijke omstandigheden voordoen waardoor dit niet lukt.

tâches de l'intéressé en dehors de la tranche horaire concernée?

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

14.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ter verduidelijking, mijnheer de minister, er zou dus wel een permanentie zijn van 6 u 00 tot 22 u 00? Maar die is niet altijd gegarandeerd? (*Instemming*)

Dat is een positief antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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 **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!): Monsieur le président, monsieur le ministre, le mercredi 19 septembre dernier, le personnel d'accompagnement de la SNCB a organisé une action "Post it" pour protester contre l'augmentation du nombre d'agressions contre le personnel. Plusieurs agressions ont été commises, parfois très violentes (avec un couteau à Lier, une tentative de viol à hauteur de Statte). Il est clair que la situation est intenable. Les problèmes et les trains à problèmes sont connus. En 2017, le nombre d'agressions a augmenté de 11 % par rapport à 2016. Et pourtant, jusqu'à cette semaine, aucune initiative n'a été prise pour combattre le phénomène.

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.

Selon les accompagnateurs, la diminution du personnel en gare et dans les trains aggrave la situation. Les syndicats indiquent que la fermeture des guichets et des gares cause une déshumanisation des trains, avec des effets graves pour les accompagnateurs – et forcément aussi pour les voyageurs.

Tot nu toe werd er nog geen enkel initiatief genomen om iets aan deze onhoudbare situatie te doen. Nochtans weet men wat de probleemtrenten 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 probleemtrent en opnieuw personeel in de onbemande stations. De NMBS kondigde al aan dat de ploegen van Securail tussen 18 u 00 en 02 u 00 versterkt zullen worden.

Les syndicats demandent du personnel supplémentaire, a priori pour prévoir deux accompagnateurs dans tous les trains problématiques et pour réintroduire du personnel dans les gares là où il a été retiré. La SNCB a déjà annoncé que les équipes de Securail seront renforcées entre 18 h 00 et 2 h 00.

Monsieur le ministre, disposez-vous des chiffres provisoires pour 2018 en matière d'agressions? Avez-vous discuté du problème des agressions avec la direction de la SNCB? Quelles sont les solutions éventuellement envisagées?

N'y a-t-il pas lieu de prendre en compte la problématique des agressions pour le projet "One Man Car", vu que les voyageurs perdraient toute assistance d'un accompagnateur dans ces véhicules?

Beschikt u over voorlopige cijfers inzake de gevallen van agressie in 2018? Hebt u over de agressie gesproken met de directie van de NMBS? 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 trein-begeleider kunnen rekenen?

15.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, je vous transmettrai les chiffres relatifs aux agressions à l'encontre du personnel. Ces chiffres ont été en constante diminution à partir de 2012, sauf en 2017 où la courbe s'est inversée, avec une augmentation de 11 % entre 2016 et 2017, sans pour autant revenir au niveau des années précédentes.

15.02 Minister **François Bellot**: 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.

Cette augmentation de 2017 s'est le plus fait ressentir lors du second semestre, mais on constate à nouveau une diminution pour le premier semestre de 2018. La SNCB a recensé 583 signalements de faits d'agression durant cette période, soit 4 % de moins par rapport au semestre précédent.

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.

La SNCB m'informe être néanmoins consciente qu'il est important de suivre de près cette évolution et de renforcer les mesures qu'elle prend. La SNCB a développé, il y a plusieurs années, un *masterplan* anti-agressions contenant une cinquantaine de mesures. Ce plan implique non seulement tous les partenaires concernés, mais prévoit en outre des mesures à tous les niveaux de la chaîne de sécurité: proactives, préventives, réactives, répressives et curatives.

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.

Ces mesures sont discutées dans le cadre d'un groupe paritaire reprenant l'employeur et des représentants du personnel. La SNCB précise ne pas avoir attendu la semaine dernière pour réagir à la recrudescence du nombre de faits et adapte son plan en permanence. Parmi les mesures récentes, figure par exemple la nouvelle procédure de départ des trains mise en place, il y a quelques semaines, de manière à augmenter la sécurité et à limiter les conflits avec les voyageurs retardataires qui, comme vous le savez, monsieur Van Hees, essaient de monter par la porte qui est restée ouverte le temps pour l'accompagnateur de faire ses opérations de démarrage.

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.

La semaine dernière, il a par ailleurs été décidé que la présence de Securail serait renforcée dans les trains de manière générale et avec une attention particulière en soirée sur toutes les lignes mais surtout sur les lignes sensibles. Un projet tel que le *One Man Car* nécessite de nombreuses réflexions et analyses préalables dont l'analyse de risques pour la clientèle fait, en effet, partie.

À la suite de l'information sur ce mouvement des accompagnateurs, j'ai pris contact avec la CEO de la SNCB afin notamment de lui proposer mon aide si les analyses et constats faits sur le terrain mettaient en évidence que des initiatives législatives pouvaient apporter une réponse à la situation. Je pense que tous les travailleurs

Ik heb contact opgenomen met de

du rail sont en droit d'attendre une bonne sécurité mais qu'ils sont malheureusement confrontés à des faits de société qui sont de plus en plus répandus à l'égard d'agents publics, qu'ils soient accompagnateurs de train, sous-chefs de gare voire policiers ou militaires dans la rue, ce qui est bien entendu inacceptable dans le chef des auteurs de ces faits.

On en appelle aussi à la solidarité des témoins qui ne doivent pas rester passifs mais qui doivent apporter leur soutien et, à la limite, intervenir pour soutenir les accompagnateurs ou les policiers ou les gens qui se font agresser. En effet, trop souvent, on observe que des gens restent passifs quand des faits d'agression se produisent. Il y en a même un qui a fortement été mis en avant la semaine passée puisque cela concernait un journaliste.

15.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, j'ai pris connaissance de l'affaire à laquelle vous faites allusion.

J'espère que votre réponse ne se résume pas à expliquer qu'un accompagnateur travaillant seul dans un train sensible pourra compter sur l'aide des voyageurs pour s'en sortir, au lieu de compter sur la présence de plusieurs de ses collègues.

Vous pouvez évidemment mettre en évidence des faits de société et défendre - c'est ce que j'attendais - le *masterplan* anti-agression de la SNCB. Il n'en reste pas moins que l'un des problèmes centraux est le manque de personnel dans certains trains et certaines gares. Il s'agit malheureusement d'une tendance lourde, au nom d'une recherche constante d'une hausse de la productivité. Or, c'est le seul point que vous n'avez pas abordé dans votre réponse. Je le regrette, mais crois en connaître la raison: vous maintiendrez la ligne qui a été tracée.

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

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 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): Ma question concerne plus précisément la possibilité d'arrêts supplémentaires pour certains trains P, par exemple en gare de Courrière. Monsieur le ministre, nous avons abordé plus tôt la question des connexions avec la ville de Namur via la SNCB et je voudrais vous faire une suggestion complémentaire.

Un nombre important de navetteurs effectue quotidiennement le trajet depuis les communes de Hamois, Gesves ou Assesse vers Bruxelles. Ils doivent cependant subir une rupture de charge en gare de Namur, qui peut avoir pour effet d'allonger très fortement leur trajet aller ou retour, surtout en cas de problème de ponctualité. Une solution pour ceux-là pourrait être d'établir un point d'arrêt supplémentaire en heures de pointe du matin ou du soir, de trains P par exemple, en gare de Courrière, sur le territoire de la commune d'Assesse.

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 niet heeft aangeroerd.

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

Courrière est non seulement le plus important des points d'arrêt cités, mais aussi celui qui a le plus d'intermodalité (avec le TEC, la N4, la E411 et la N931). L'attractivité de Courrière dépasse la commune d'Assesse, des navetteurs y empruntant le train proviennent aussi des communes voisines. Un parking important existe et pourrait être élargi autour de ce point d'arrêt, perpendiculairement aux voies.

Par le passé, cette liaison sans rupture de charge a été proposée par la SNCB. Le train qui effectuait une liaison semi-directe entre Rochefort-Jemelle et Namur le matin jusqu'au début des travaux sur la ligne 162 en était la dernière incarnation. Ces arrêts supplémentaires déchargeraient les trains L entre Assesse et Namur qui sont particulièrement bien remplis le matin, j'en suis témoin, mais faciliteraient fortement aussi la vie des navetteurs souhaitant rejoindre Bruxelles.

Nous avons fait une petite analyse des horaires tels qu'ils existent aujourd'hui. On pourrait par exemple imaginer des arrêts supplémentaires en ne modifiant l'horaire que d'un seul train, le P7610, qui devrait être avancé de quelques minutes. Concrètement, il s'agirait, le matin d'ajouter un arrêt à Courrière pour les trains P7600 et P7602 et, le soir, d'ajouter un arrêt à Courrière pour le P8601.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si la SNCB est ouverte d'une façon générale à une réflexion permettant d'ajouter des arrêts à des trains P, comme ceux cités, afin de faciliter la vie des navetteurs?

Pour ce qui concerne la proposition concrète d'ajouter deux arrêts le matin et un arrêt le soir pour ce qui concerne la gare de Courrière, la SNCB est-elle ouverte à l'étudier? Le cas échéant, à quel interlocuteur les citoyens navetteurs ou les communes qui auraient des suggestions concrètes à formuler peuvent-ils s'adresser pour suggérer de telles modifications des horaires?

16.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que, depuis le plan de transport 2014 – 2017, elle tend vers une distinction claire entre l'offre longue distance IC et l'offre courte distance L ou S. Cela permet une meilleure lisibilité de l'offre pour la clientèle tout en gardant des vitesses commerciales attractives pour les trains IC parcourant de plus longues distances.

La SNCB essaie d'appliquer le même principe pour les trains P, à savoir aligner leurs arrêts sur la relation IC ou L/S correspondante. L'application de ce principe sera encore renforcée, dans le cadre du plan de transport 2020 – 2023 dont l'étude commence.

L'arrêt des trains P longue distance à Courrière n'entre pas dans la vision du développement du plan de transport de la SNCB. Courrière, comme les autres gares situées entre Ciney et Namur, bénéficie déjà actuellement d'une desserte à la demi-heure en heures de pointe. En ce qui concerne les demandes individuelles des gares individuelles, il faut savoir que la SNCB ne pourra les étudier que si elles sont suffisamment nombreuses sur un même sujet afin que le train soit une réponse réaliste.

La SNCB donnera la possibilité aux navetteurs de faire part de leurs demandes par le biais d'une adresse mail qui sera communiquée lors des *road shows* réalisés par la SNCB au second trimestre de

sonder 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: Sinds het vervoersplan 2014-2017 maakt de NMBS een onderscheid tussen het IC-langeafstands aanbod en het L- of S-kortefstands aanbod. 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

l'année 2019. Une autre voie pour relayer des demandes reste de passer par les élus locaux qui peuvent agréger les demandes sur un même thème et les transmettre ensuite vers le correspondant *public affairs* de la SNCB. Les *road shows* commenceront en principe fin 2018 - début 2019 avec, comme intégrateur des autorités locales, les gouverneurs, en attendant les élections et la mise en place des nouveaux conseils communaux. La SNCB entamera les *road shows* dès après.

spitsuren.

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): Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est aussi en tant qu'élu local et soucieux de relayer les préoccupations de nombreux navetteurs que je m'adresse à vous.

Il s'agit bien, pour les navetteurs qui démarrent au sud de Namur et veulent se rendre à Bruxelles, de prévoir une liaison directe qui ne les oblige pas à une rupture de charge en gare de Namur. Je pense que cela améliorerait très fortement l'attractivité de l'offre de trajets de la SNCB.

J'entends l'argument de la lisibilité de l'offre, qui est connu depuis la mise en place des plans précédents de la SNCB, et notamment IC, mais je pense qu'il est temps de les évaluer et de les remettre en question parce que l'ajout de points d'arrêt aux heures de pointe en amont des grandes villes dans lesquelles il y a des ruptures de charge me paraît une solution pragmatique qu'il faut pouvoir regarder avec un œil nouveau.

J'entends dans votre propos deux informations contradictoires sur l'avenir: d'une part, la réaffirmation que le futur plan de la SNCB restera dans cette logique de mêmes points d'arrêt pour les trains P que pour les trains IC, mais d'autre part une ouverture à des suggestions de parties prenantes, qu'il s'agisse de regroupements de navetteurs ou de regroupements de navetteurs appuyés par leur conseil communal ou par des élus locaux en général.

J'espère que dans cette deuxième hypothèse, la SNCB ouvrira ses oreilles et ses "cerveaux" à une remise en question, mais dans le but d'améliorer ses services sur les principes qu'elle applique dans le cas présent pour déterminer son offre de trains. Je crois qu'il y a des solutions pragmatiques à envisager pour le futur.

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.

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

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 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): Monsieur le ministre, ma dernière question concerne la recherche d'une solution pour que les usagers piétons ou cyclistes puissent accéder au tunnel de la gare de Namur.

Depuis deux ans, le parking SNCB de la gare de Namur, situé sous les bâtiments de l'administration de la Région wallonne, n'est plus accessible aux piétons. Or il l'était depuis de nombreuses années, grâce à une convention conclue entre la SNCB et la Ville de Namur. De facto, cela prive les étudiants, travailleurs et riverains d'une liaison piétonne entre le quartier de Bomel et le centre-ville de Namur. Je pense notamment aux cyclistes.

Lorsque je vous avais interrogé à ce sujet en septembre 2016, vous m'aviez présenté les arguments de la SNCB, mais vous m'aviez également fait part de votre disponibilité à contribuer à la recherche d'une solution - à la demande insistante de la Ville de Namur, ainsi que des comités de quartier d'Herbatte et de Bomel -, en vue de rétablir ce passage ou tout autre équivalent.

Vous avez ensuite rencontré sur place - et je pense être bien informé - une délégation de la Ville de Namur et accepté qu'elle propose un plan d'aménagement répondant tant aux contraintes de la SNCB qu'aux attentes des riverains. Cette autre possibilité a été dessinée par les services de la Ville, laquelle a réservé un budget de 100 000 euros pour participer au financement des travaux. Une convention de gestion, répondant aux différentes attentes exprimées par la SNCB, a également été proposée par la Ville.

Malgré tous ces efforts et votre engagement personnel, cette discussion vient de déboucher sur une fin de non-recevoir du côté de la SNCB. Celle-ci en a informé officiellement la Ville par un courrier daté du 23 août dernier. À la lecture des différents arguments, j'ai l'impression qu'il s'agit d'une position de principe de la SNCB qui, contrairement à ce que vous aviez déclaré, ne souhaite pas remettre en question son raisonnement actuel ni trouver des réponses pragmatiques aux enjeux en présence.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si vous avez été consulté par la SNCB quant à la réponse à apporter à la Ville de Namur à propos du rétablissement d'un passage piéton sous voies de la gare de Namur vers les quartiers de Bomel et d'Herbatte? Cette réponse de la SNCB ne contredit-elle pas vos engagements de recherche d'une solution, pris en commission et que vous avez réitérés au cours d'une rencontre avec des représentants de la Ville de Namur? Pouvez-vous vous engager à une réouverture des discussions par la SNCB avec la Ville de Namur en vue d'une solution pour favoriser le cheminement piéton entre le centre-ville et les

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 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

quartiers de Bomel et Herbatte? Si la piste proposée par la Ville n'est pas praticable, même si j'estime qu'elle l'est, êtes-vous prêt à envisager 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. Ce n'est pas anodin. Comme j'ai vu que vous étiez intéressé par les affaires namuroises, je ne doute pas que vous m'aiderez à trouver une solution.

17.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, afin de clarifier les choses, mes services ont transmis à la SNCB, pour analyse, un courrier daté du 24 juillet dernier émanant de Mme Patricia 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 directement adressé une réponse à Mme Grandchamps sans consulter mes services. Elle m'en a transmis copie.

Lors de ma visite sur site, le 30 janvier 2017, il avait été convenu que le Collège fasse une proposition technique compatible avec les règles de sécurité routière, notamment. Celle-ci a été discutée entre la SNCB et la Ville lors d'une réunion, le 28 février 2018, à l'échevinat de Namur. Dans son courrier, après un nouvel examen de la situation du projet soumis par la Ville de Namur, la SNCB confirme sa position quant à la mise en place d'un contrôle d'accès au niveau des entrées et sorties du parking souterrain P1 de la gare de Namur et l'interdiction aux piétons et cyclistes de circuler sur la rampe d'accès dudit parking.

La SNCB indique que l'utilisation de la rampe d'accès du parking par des piétons et des cyclistes est incompatible avec les normes de sécurité et celles relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Elle insiste sur le fait qu'avant la mise en place d'un contrôle d'accès, de nombreux faits de vandalisme et de dégradation étaient constatés. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, ce qui semble satisfaire bon nombre des clients de la SNCB.

Par ailleurs, la SNCB informe qu'il est physiquement impossible de créer un cheminement piéton et cycliste indépendant des chaussées d'accès au parking. La largeur disponible entre les parois en béton permet le seul passage des voitures. Créer un couloir d'un mètre ne permet pas le croisement de flux piétons montants et descendants et encore moins la circulation de deux-roues. De plus, pour cet aménagement, il faudrait supprimer 22 emplacements de parking, ce qui n'est pas envisageable alors que la fréquentation des parkings de la gare est en hausse.

Compte tenu de ces éléments, la SNCB conclut qu'elle ne peut autoriser les aménagements proposés par la Ville de Namur. Elle rappelle que la convention signée le 18 décembre 2003 entre la SNCB, la Région wallonne et la Ville, stipule dans son exposé que "dans le cadre de l'aménagement du site de la gare de Namur, il a été décidé de reporter la circulation en transit et piéton au niveau de la dalle, ce qui implique le passage par des bâtiments de la SNCB, bâtiment voyageur et dalle, ainsi que ceux de la Région wallonne.

Par "passage", on entend la traversée piétonne ou cycliste vélo à la main, entre la place de la Station et le boulevard du Nord. Il apparaît

de NMBS-parking te gaan, maaken naar schatting 6 000 personen per dag gebruik van die mogelijkheid.

17.02 Minister François Bellot: 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 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)

donc clairement que le seul passage public au travers des installations de la gare est le transit via la dalle et non via le parking, compte tenu de tous les éléments de sécurité et de circulation et de sécurité des biens se trouvant à l'intérieur du parking de la SNCB.

17.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je suis déçu. Je pensais que votre amour pour la Ville de Namur et votre caractère pragmatique feraient en sorte que vous auriez mis tout votre poids dans la recherche d'une solution. Mais vous vous faites tout simplement le porte-parole de la SNCB qui, sur le dossier, fait preuve de mauvaise volonté, me semble-t-il.

Il me semble important qu'une gare s'intègre dans une ville et prenne en compte les demandes des riverains. À mes yeux, il y a là clairement une rupture d'engagement par rapport à cette convention que vous avez citée et qui date de 2003, parce que les possibilités de passage par la dalle de la gare ne sont pas permanentes (le bâtiment étant fermé de minuit à 04 h 00), et que, contrairement à ce que vous venez de dire, le passage pour les cyclistes n'est pas possible vu la présence d'escalators abrupts et trop souvent en panne, sans vous parler de la possibilité de passage pour des PMR.

Il y a une réelle absence de recherche de solution créative, si tant est que celle proposée par la Ville de Namur ne plaisait pas à la SNCB. Je ne vois pas dans le courrier adressé à la Ville de Namur en votre nom, l'ouverture à la recherche d'autres solutions.

17.04 François Bellot, ministre: Monsieur Gilkinet, cela n'a pas été écrit en mon nom parce que je n'ai pas reçu l'échange.

17.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Oui, mais dans votre réponse reçue ici, vous l'endossez assez bien. Vous ne vous êtes pas démarqué de la position qui a été communiquée par la SNCB. C'est un peu confortable: soit vous êtes d'accord soit vous ne l'êtes pas!

Mais, de toute façon et entre-temps, il y a une nouvelle donne par la création d'un second parking (le parking P2), éloigné de la gare de Namur. Il me semble que la création d'une liaison directe entre ce parking P 2 et les quais pourrait répondre au souci légitime des habitants du quartier, en passant par les quais plutôt que par le tunnel sous voies.

À ce stade, ni dans le courrier de la SNCB, ni en vous écoutant, je ne constate une volonté de créativité et de recherche de solutions en la matière. J'ai cité le nombre de personnes concernées. Il a été comptabilisé 6 000 passages de piétons pendant 14 ans et, ce, jusque 2016. Ce n'est pas anodin. Cela correspond à un réel besoin. Tant la Ville de Namur que moi-même reviendrons à la charge, en espérant un jour être écoutés et être face à des interlocuteurs constructifs pour trouver une solution concrète et pragmatique étant donné l'enjeu.

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.

17.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): 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.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 27007 van de heer Thiébaud wordt uitgesteld. Voor de volledigheid geef ik ook mee dat de 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)

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): Mijnheer de minister, gisteren werd de NMBS Train Map gelanceerd. Dit is een positief initiatief waarmee de treinen via een kaart op het internet gevolgd kunnen worden. Men plant nog een aantal uitbreidingen waardoor de opvolging van bepaalde treinen in realtime mogelijk wordt. Ik vind dit een prima initiatief dat beantwoordt aan de nood van de reizigers te weten waar hun trein zich bevindt.

Een ander element gaat over het aantal vrije zitplaatsen op de trein en waar die zich bevinden. Dit is een innovatieve technologie die in de Train Map geïntegreerd zou kunnen worden. Allerlei data zouden kunnen verzameld worden ten dienste van de reizigers.

Het aantal reizigers per station of per trein wordt nu niet systematisch geteld. Reizigerstellingen vinden één keer per jaar plaats, in oktober. Collega Geerts heeft dit onderwerp al een aantal keren aangekaart. Dan wordt manueel in de stations het aantal reizigers geteld. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat er geen modernere manieren zijn om het aantal reizigers meer systematisch te tellen en om de reizigersstromen in kaart te brengen. Dit zou interessante informatie kunnen zijn voor de NMBS. Ik denk dan bijvoorbeeld aan gegevens van telecomoperatoren. De telecomoperatoren commercialiseren vandaag al geanonimiseerde data van mensenstromen. Zij bieden die bijvoorbeeld aan aan wegbeheerders. Ik kan mij voorstellen dat dit ook voor treinbeheerders als de NMBS nuttig zou kunnen zijn.

Een mogelijk element van de Train Map vormen de zitplaatsen in de trein. Het aantal vrije zitplaatsen in de trein wordt ingeschat maar niet systematisch bijgehouden. Nochtans zou dit met de hedendaagse technologie van sensoren niet zo moeilijk zijn, meen ik. Er bestaan al buitenlandse voorbeelden waar een sensor in de zetel wordt ingebouwd en waar via de schermen in de trein wordt aangegeven in welke wagon er nog vrije zitplaatsen zijn. Op die manier kan het aantal zitplaatsen efficiënter gebruikt worden door de treinreizigers.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, welke initiatieven neemt de NMBS vandaag om de reizigerstellingen op een meer systematische en hedendaagse manier te organiseren?

Ten tweede, op welke manier houdt de NMBS vandaag de

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?

hoeveelheid vrije zitplaatsen in de trein bij en hoeveel mensen er eventueel moeten rechtstaan?

Welke initiatieven worden ondernomen om dit op een meer systematische en hedendaagse manier te organiseren zodat de klanten weten waar zij kunnen plaatsnemen?

18.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, wat de reizigerstellingen betreft, laat de NMBS weten dat de aanwending van automatisering inderdaad voor meer nauwkeurigheid zou zorgen en nieuwe opportuniteiten zou scheppen. Er zijn duidelijk welbepaalde technologieën geïdentificeerd die op de markt worden aangeboden, maar zij gaan gepaard met zeer hoge investeringskosten.

De NMBS onderhoudt regelmatige contacten met de leveranciers van potentiële oplossingen inzake wifi, bluetooth, detectie, elektronische teltapijten, stereoscopische camera's, radiofrequentie-identificatie, telecom, tracking, gps enzovoort en neemt deel aan evenementen zoals InnoTrans om de nieuwigheden te bekijken.

De NMBS geeft aan dat de testen die in 2016 met telecomoperatoren Orange en Proximus werden uitgevoerd, geen afdoende resultaten hebben opgeleverd. Hun algoritmen waren onvoldoende rijp om de manuele tellingen te vervangen. De kostprijs van dergelijke gegevens kan eveneens een remmende factor zijn.

De NMBS wijst erop dat er twee soorten aanvullende tellingen plaatsvinden. De jaarlijkse telling wordt elk jaar in de maand oktober uitgevoerd. Gedurende negen opeenvolgende dagen worden de op- en afstappende reizigers in alle stations en stopplaatsen van het NMBS-netwerk opgetekend. Met de jaarlijkse telling is de evolutie van het aantal reizigers bekend en kunnen de reizigersstromen per as en per lijn worden bepaald, kan het belang van de stations worden geëvalueerd en kan de bezoekersfrequentie ervan voor ieder uur worden bepaald. Daarnaast worden er dagelijkse bezettingstellingen uitgevoerd door de treinbegeleiders op verschillende vooraf bepaalde baanvakken.

Die tellingen maken het mogelijk de bezetting van de treinen volgens meerdere criteria te achterhalen; werkdag of feestdag, weekdag of weekenddag, schoolvakantie of geen schoolvakantie, zomer of winter, spitsuur of daluur, eerste klasse tegenover tweede klasse.

De informatie wordt gebruikt om de nodige treinsamenstellingen te bepalen teneinde aan de vraag van de reizigers tegemoet te komen. Dankzij de informatie kunnen de ongewenste toestanden van overbezette of onderbezette treinen worden opgevolgd en in de mate van het mogelijke worden verholpen.

De NMBS voegt daaraan toe dat zij over goede middelen beschikt voor de statistische verwerking en de analyse van de gegevens alsook dat zij de op de markt aangeboden technologieën aandachtig volgt met het oog op een betere systematische geautomatiseerde gegevensverzameling.

De moeilijkheid is dus geen visieprobleem, maar heeft inzonderheid te maken met de mogelijkheid om moderne teloplossingen te implementeren in materiaal dat gemiddeld soms meer dan twintig jaar

18.02 **François Bellot**, ministre: 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 proposées sur le

oud is.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Ik begrijp dat goed naar mogelijke nieuwe toepassingen wordt gekeken, die vaak duur zijn. Ik neem echter aan dat een manuele telling tijdens negen opeenvolgende dagen in alle stations van België ook een vrij dure opgave is. Het is dan ook goed dat de NMBS een en ander blijft opvolgen en naar betere technieken kijkt, om de tellingen te organiseren.

Wat de zitplaatsen betreft, wordt de bezetting van een trein vandaag in het oog gehouden met het oog op de organisatie van de NMBS zelf. Moet een trein langer worden gemaakt of kan een trein eventueel wat korter zijn, om voldoende capaciteit te kunnen bieden? Het zou goed zijn om dergelijke tellingen of metingen ook met het oog op de treinreizigers te doen, waarbij hij of zij bijvoorbeeld het signaal kan krijgen dat er in de achterste wagen of elders nog een aantal zitplaatsen is en hij of zij zich naar daar kan begeven. Op dat vlak is voor de NMBS qua klantvriendelijkheid nog enige vooruitgang te boeken. Ik begrijp echter dat zij een en ander goed opvolgt en nagaat wat zij kan doen.

Het is zeker belangrijk dat bij het aanschaffen of bij het bestellen van nieuw materiaal bijvoorbeeld het uitrusten van zitplaatsen met sensoren in overweging zou kunnen worden genomen.

Mijnheer de minister, met die bemerking rond ik mijn repliek af.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 10 september heeft de NMBS een persbericht uitgestuurd met de mededeling dat de organisatie gemoderniseerd werd en er een *executive committee* werd gecreëerd naast het huidige directiecomité. Leden van het directiecomité zouden opgenomen worden, samen met verantwoordelijken van andere directies. Dit zou een antwoord bieden voor de uitdagingen en prioriteiten van de NMBS.

De directie Transport werd opgesplitst tussen directie Transport Operations en Passengers Transport and Security. Hiervoor werden drie managers aangeduid.

Tijdens de vorige legislatuur werd beslist om bij de NMBS een loonplafond in te stellen, de premiernorm. De remuneratie van de

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.

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-

CEO zou moeten worden getoetst aan de premiernorm. Toen bleek dat een aantal directieleden meer verdienden dan de CEO zou deze situatie in de toekomst worden rechtgezet.

De oorspronkelijke vraag hierover, gesteld aan uw voorgangster, dateert van 2015.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het *executive committee*? Welke departementen zullen hierin vertegenwoordigd worden? Hoeveel leden telt het *executive committee*? Hoeveel keer per jaar zullen zij samenkomen?

Het gaat hier eigenlijk om een uitbreiding van het directiecomité. Betekent dit een extra vergoeding voor deze leden of is dit deel van hun huidige jobinhoud? Quid met de verloning voor bijkomende managementfuncties? Hoeveel directieleden verdienen nog steeds meer dan de CEO bij de NMBS en Infrabel?

Tot daar mijn concrete vragen, zonder persoonlijke details te raken.

19.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS liet mij weten dat het *executive committee* de uitvoering van de beslissing van het directiecomité voorbereidt en opvolgt.

Het *executive committee* 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 NMBS wijst erop dat de leden van het directiecomité hiervoor geen extra vergoeding zullen krijgen.

Voor de verloning wordt het algemeen bezoldigingsbeleid voor de hogere kaderleden gevolgd, zoals door het benoemings- en bezoldigingscomité wordt voorgesteld aan de raad van bestuur en door de raad van bestuur wordt goedgekeurd.

De bezoldiging van de leden van het directiecomité — zowel het vast en het variabel bedrag als de vergoedingen en de vertrekregeling — is conform de beslissing van de raad van bestuur van 2014, toen de verloning van de gedelegeerd bestuurder als volgt werd geplafonneerd: een maximaal brutoloon van 230 000 euro, te indexeren volgens de index van januari 2014, waarvan 180 000 euro voor het vaste gedeelte en 50 000 euro voor het variabel gedeelte.

Overeenkomstig de wettelijke verplichtingen wordt deze verloning jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag. Voor 2017 werd de volgende informatie gepubliceerd.

In de loop van het jaar 2017 waren er twee gedelegeerd bestuurders. De globale brutobezoldiging van de eerste gedelegeerd bestuurder tot in maart 2017 bedroeg 59 615,82 euro voor het vast gedeelte van 2017 en 15 551,94 euro voor het variabel gedeelte van 2017, vermits het contract werd beëindigd.

De globale brutobezoldiging van de tweede gedelegeerd bestuurder

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: 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.

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

vanaf maart 2017 bedroeg 198 719,40 euro voor het vast gedeelte. Er waren geen voordelen in natura, noch een groepsverzekering of een hospitalisatieverzekering.

In het jaar 2017 werd de volgende globale brutobezoldiging toegekend aan de overige leden van het directiecomité: 821 832,89 euro voor het vaste gedeelte van 2017 en 198 072,24 euro voor het variabele gedeelte van het jaar 2016. Andere bestanddelen van de bezoldiging waren, ten eerste, voordelen in natura, namelijk een wagen en telefoon, voor een bedrag van 17 620,46 euro en, ten tweede, een groepsverzekering en een arbeidsongevallen- en hospitalisatieverzekering, voor een bedrag van 73 867,13 euro. Tot slot voegt de NMBS eraan toe dat geen enkele directeur jaarlijks meer verdient dan de CEO.

Wat het loon van de CEO van Infrabel betreft, verwijst de infrastructuurbeheerder naar het bezoldigingsverslag, dat jaarlijks gepubliceerd wordt. In het verslag worden de principes van de bezoldiging omschreven, die conform de toepasselijke wetgeving bepaald zijn, en worden alle bedragen voor het jaar 2017 vermeld.

Als tegenprestatie voor de uitoefening van hun mandaat ontvangen de directeurs-generaal een vast loon en een maandelijks functievergoeding, vakantiegeld, een jaarpremie en een variabele beheerspremie. Het loon is conform de afspraken met de bevoegde overheid, namelijk een vast loon van 180 000 euro en een variabel loon van maximaal 55 000 euro per jaar. Die bedragen worden geïndexeerd.

Als tegenprestatie voor de uitoefening van zijn mandaat ontvangt de gedelegeerd bestuurder 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 wordt bepaald door de raad van bestuur van Infrabel, op basis van de verwezenlijkingen van de door de raad van bestuur van Infrabel vastgelegde doelstellingen. Die bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.

19.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor de transparantie in uw antwoord.

Ik stelde deze vraag enkel en alleen omdat wij moeten vermijden dat er opnieuw een waterhoofd zou kunnen ontstaan aan de top en dat het verkeerd loopt in de uitvoering. Als het executief comité er effectief is om beslissingen beter te nemen of uit te voeren, dan is dat een goede zaak. Mocht achteraf echter blijken dat het een vehikel is waardoor alles bijkomende vertraging oploopt, dan is het geen goede beslissing. Wij zullen dat uiteraard pas volgend jaar kunnen evalueren.

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

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 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)

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.

20.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, het onderwerp, de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters, behoeft weinig introductie. De eerste fase van het project met betrekking tot perrons 8 tot en met 12 is zo goed als afgerond. De tweede fase met betrekking tot perrons 1 tot en met 7 is een zorgenkindje. Er was een ontwerp, maar de offerteprijzen lagen veel hoger dan de raming. Daarom werd de aanbestedingsprocedure stopgezet en werd er overgegaan tot een heraanbesteding in de vorm van een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking op Europees niveau. Dat was eind vorig jaar. Er werden vervolgens aanpassingen aan het ontwerp gedaan om de kostprijs te drukken, maar ook dan bleken de offerteprijzen nog te hoog. Verdere onderhandelingen met potentiële aannemers werden opgestart.

Anderhalve week geleden liet de NMBS weten dat het ontwerp van de tweede fase de komende maanden wordt verfijnd. Minder glas, minder lampen, minder winkelruimtes, minder diepe technische ruimtes en een kleinere luifel moesten de kostprijs van de tweede fase drukken. De NMBS communiceerde dat de werken van de tweede fase volgens de huidige planning in de tweede helft van 2020 starten. De werken moeten tegen 2027 zijn afgerond. Met andere woorden, tot de helft van 2020 gebeurt er niets in het station Gent-Sint-Pieters.

Wat was de totaalprijs voor het eerste deel, de sporen 12 tot en met 8? Is men daar binnen het geplande budget gebleven?

Wat is de precieze aanleiding van de communicatie van de NMBS van 14 september 2018 over het station?

Is er een definitieve beslissing genomen over het ontwerp van de perrons 1 tot en met 7? Zo ja, kreeg ik graag wat meer uitleg. Zal een plannetje van het ontwerp worden gecommuniceerd? Zo neen, wat is de stand van zaken?

Is er een aannemer aangesteld voor de tweede fase? Zo ja, welke aannemer? Wat is de offerteprijs? Welke onderlinge afspraken werden gemaakt over de start en het einde van de werken en de gevolgen bij eventuele vertragingen? Zo neen, wat is de stand van zaken? Op basis waarvan communiceert de NMBS een begin- en einddatum van de werken?

Bent u van plan meer geld vrij te maken voor het station Gent-Sint-Pieters?

Heeft de burgemeester van Gent en de voorzitter van de Stuurgroep Project Gent-Sint-Pieters u eerder gecontacteerd in verband met de duur en de kostprijs van de renovatiewerken aan genoemd station, los van de brief van het college van vorige week?

Ten slotte, wat is uw visie op de pijnlijke vertraging van de renovatiewerken aan het station van Gent-Sint-Pieters?

20.02 Minister François Bellot: Ik heb inderdaad op 20 september een brief gekregen van Daniël Termont, burgemeester van Gent, in verband met de renovatiewerken van het station Gent-Sint-Pieters. De NMBS informeert me dat de projectpartners van bij de start van

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.

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: J'ai reçu une lettre du bourgmestre de Gand à ce sujet le 20 septembre.

het project beslist hadden dat de werken aan het station in twee fasen zouden worden uitgevoerd. Een eerste fase betrof de sporen 12 tot en met 8 en een tweede fase de sporen 7 tot en met 1. Dat is een gebruikelijke procedure voor grote werken.

De NMBS heeft de eerste fase wel kunnen realiseren binnen het vooropgestelde budget. Zij stelt voorts dat de offertes van de verschillende aannemers voor de tweede fase echter veel hoger bleken dan het budget dat de NMBS op basis van de eerste fase had uitgewerkt. Daarom heeft zij een tweede aanbestedingsronde gelanceerd en bekeken op welke manier de bouwkosten gereduceerd kunnen worden.

De NMBS voegt eraan toe dat Gent-Sint-Pieters een functioneler station wordt, zonder dat daarbij wordt geraakt aan het comfort van de reizigers. Het vernieuwde station zal nog meer inzetten op intermodaliteit, waarbij reizigers vlot kunnen overstappen van het ene op het andere vervoermiddel.

De perrons zullen nog steeds overkapt worden, waardoor de reizigers in het droge zullen staan. Dat de sporen daarentegen niet meer worden overkapt, zal volgens de NMBS niet voor minder comfort voor de reizigers zorgen. De brede perrons met roltrappen, vaste trappen en liften blijven behouden. Het tramstation wordt uitgevoerd, zoals gepland, en het aantal fietsstallingen wordt mogelijk nog uitgebreid. Een aantal kostenverlagende ingrepen wordt onderzocht.

De NMBS voegt eraan toe dat de onderhandelingen met de potentiële aannemers momenteel nog lopen.

Volgens de huidige planning kan de aannemer volgend jaar worden aangesteld. Die krijgt dan nog een aantal maanden studiefase. De werken kunnen volgens de planning in 2020 worden voortgezet. De finale einddatum voor de bouw van het station blijft volgens de huidige planning 2027.

De NMBS moet, net zoals elk gezin dat bij een renovatie geconfronteerd wordt met een hoger uitvallende prijsraming, bij gebrek aan bijkomend budget prioriteiten te stellen om het project te voltooien zonder het budget te overschrijden.

20.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De renovatie van Gent-Sint-Pieters wordt een pijnlijk dossier voor de NMBS en Infrabel. Het station, dat het grootste is van Vlaanderen, verdient beter, de 60 000 pendelaars per dag verdienen ook beter.

In 2010 werden de werken aangevat en het einde is nog altijd niet in zicht. U zegt dat de aanbesteding volgend jaar zal kunnen gebeuren. Mijns inziens getuigt dat alles van amateurisme en van een slechte opvolging van de werken.

Ik vind dat de NMBS het aan die 60 000 pendelaars verplicht is om een functioneel, comfortabel en modern station te bouwen. Ik roep u op om de NMBS en Infrabel die boodschap mee te geven en hen te waarschuwen dat zo'n handelwijze bij andere grote werken niet voor herhaling vatbaar is.

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?

U zegt dat de NMBS de oplevering van de werken in 2027 garandeert. Ik ben daar niet zo zeker van, maar ik hoop dat ik ongelijk krijg.

Combien a coûté la première phase des travaux?

Mijnheer de minister, het is nu de tweede keer dat ik u vraag wat de eerste fase heeft gekost. U antwoordt daar niet op. Ik vind dat wij recht hebben op een antwoord; wij moeten weten wat de eerste fase heeft gekost en wat het budget voor de tweede fase is.

Ik zou van u graag daarop een duidelijk antwoord krijgen.

De **voorzitter**: Wordt vervolgd in een later stadium, neem ik aan, als de minister nu geen antwoord geeft.

20.04 Minister **François Bellot**: Ik heb de cijfers niet bij mij.

20.04 **François Bellot**, ministre: Je n'ai pas les chiffres sous la main.

20.05 **Veli Yüksel** (CD&V): (...) Waarom wil men die cijfers niet geven, mijnheer de minister?

20.06 Minister **François Bellot**: Die zijn opgenomen in de investeringsplannen van de NMBS. Het gaat om een publiek document.

20.06 **François Bellot**, ministre: Ils figurent dans les projets d'investissement de la SNCB. Ce document est public.

20.07 **Veli Yüksel** (CD&V): Waarom geeft men u die cijfers dan niet?

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

20.08 Minister **François Bellot**: Ik zal de cijfers opvragen.

20.08 **François Bellot**, ministre: Je demanderai les chiffres.

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

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 **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): Mijnheer de minister, begin september meldde *Het Belang van Limburg* dat de langverwachte renovatiewerken aan het station van Hasselt van start zouden gaan op maandag 17 september. Eerst zal de achterzijde worden aangepakt en volgend jaar ook de onderdoorgang en de perrons. In de loop van 2023 zouden de werken afgerond moeten zijn.

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.

Ik heb hierover drie concrete vragen, mijnheer de minister.

Wij zijn ondertussen enkele weken verder, maar de aangekondigde renovatiewerken zijn nog niet aangevat. Klopt dat? Wat is de reden hiervoor?

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

Wanneer zullen de werken dan wel worden aangevat?

Ten slotte, kunt u bevestigen dat de tweede fase van de werken

effectief in september 2019 van start zal gaan?

21.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Raskin, de NMBS laat mij weten dat de startvergadering met de aannemer van de werken op 17 september 2018 plaatsvond. Vervolgens werden de voorbereidingen voor de werf opgestart.

Op het terrein betekent dit dat de volgende weken de werf zal worden opgezet en dat de opruimingswerken zullen worden voorbereid. Als de planning goed verloopt, zullen de werken duren tot eind 2023.

21.02 **François Bellot**, ministre: 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 jusqu'à fin 2023.

21.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, wat in de krant verscheen over 17 september, betrof dus eigenlijk de datum van de voorbereidende vergadering. Ik concludeer dat de werken in Hasselt in de komende weken concreet zullen beginnen en dat de geplande timing onveranderd blijft.

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

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

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 **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): Mijnheer de minister, in het raam van het project AnGeLiC is de NMBS al enkele jaren bezig met het uitbouwen van een voorstadsnet rond verschillende steden. Gent is er één van.

In het nieuwe Vervoerplan van december 2017 werd het aanbod van treinen van en naar Gent uitgebreid. Zo kwamen er in de ochtendspits en op zaterdag een extra trein naar Eeklo, de hele dag door en in het weekend een extra trein naar Lokeren, en de hele dag door een extra trein naar Sint-Denijs-Boekel, Munkzwalm en Kortrijk.

De extra dienstverlening werd beperkt tot treinen waarvoor geen infrastructurele werken nodig waren. Om dit aanbod een betere zichtbaarheid te geven, werden vanaf 3 september de stoptreinen in een straal van 30 kilometer om Gent omgedoopt tot S-treinen.

Ik heb twee vragen voor u, mijnheer de minister.

Ten eerste, kunt u wat toelichting geven bij het S-aanbod rond Gent?

Ten tweede, wat zijn op langere termijn de plannen van de NMBS inzake het voorstadsnet? Wordt er onderzocht of oude stopplaatsen heropend kunnen worden? Ik denk dan aan Langerbrugge, Gent-Noord, Mariakerke en Sint-Denijs-Westrem. Graag krijg ik hier wat meer uitleg over.

Wat zijn ter zake de concrete plannen voor deze legislatuur? Wordt er

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

ondertussen onderzocht of spoorlijn 204, Gent-Zelzate havengebied, heropend kan worden voor reizigersvervoer? Daarover loopt een studie, met steun van de federale en de Vlaamse regering. Wat zijn de concrete stappen die ter zake nog in deze legislatuur ondernomen zullen worden?

22.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, zoals ik al eerder heb uitgelegd in de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, van 20 februari, werd de studie over de invoering van een gewestelijk expresnet voor de voorstadszone Gent afgerond in 2016, en verspreid onder de betrokken stakeholders.

Een aantal voorstellen uit deze studie werd reeds gerealiseerd. Zo werd bijvoorbeeld het aanbod in en rond Gent verbeterd en werd een City Pass Gent uitgevoerd.

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

De NMBS informeert mij dat de huidige mogelijkheden om Sint-Denijs-Westrem met de trein te bedienen zeer beperkt zijn. Daarnaast is de projectzone rond het voormalig station van Sint-Denijs-Westrem vrij uitgebreid, waardoor er nog natransport nodig is. Momenteel wordt er door De Lijn reeds natransport aangeboden vanuit het station Gent-Sint-Pieters. Zo is op werkdagen de buurt rond de voormalige halte Sint-Denijs-Westrem vanuit het optimaal bediende station Gent-Sint-Pieters minimaal zes keer per uur bereikbaar via verschillende buslijnen. Ook de nabijgelegen zone rond Flanders Expo is nu reeds snel en frequent bereikbaar vanuit het station Gent-Sint-Pieters. Tramlijn 1 rijdt tot tien keer per uur tussen het station Gent-Sint-Pieters en Flanders Expo.

De NMBS concludeert dat door de beperkte mogelijkheid inzake treinbediening en het reeds bestaande hoogfrequente aanbod van De Lijn vanuit het station Gent-Sint-Pieters, een heropening van de voormalige halte Sint-Denijs-Westrem niet aangewezen is.

De idee die u aanhaalt om andere stations te openen, kwam inderdaad al aan bod tijdens ontmoetingen tussen de NMBS en haar stakeholders. Als de NMBS meent dat een voorstel substantiële mogelijkheden biedt, onderzoekt zij de technische haalbaarheid en betaalbaarheid op het vlak van de investeringen en exploitatie van haar treindienst.

Als een studie naar het potentieel positief blijkt, worden de technische en financiële haalbaarheid onderzocht. Niettemin is de NMBS bereid verder te participeren aan studies van diverse stakeholders.

22.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het voorstadsnet rond Gent is een belangrijke zaak waarin nog stappen kunnen worden ondernomen. Gent moet beter bereikbaar worden gemaakt vanuit de rand. Zij die in deze gebieden wonen moeten ook de kans krijgen om aansluiting te vinden met de grote

22.02 **François Bellot**, ministre: 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.

lijnen vanuit Gent naar de kust, het binnenland, Brussel en Antwerpen. Bijgevolg dring ik aan dat er werk wordt gemaakt van het openstellen van die kleinere stations. Dit moet worden onderzocht en indien mogelijk moet worden overgaan tot het activeren van deze stations.

22.04 François Bellot, ministre: Nous allons transmettre l'information relative au coût pour la phase 1. Le deuxième élément ne sera pas transmis car nous ne voulons pas que les entreprises connaissent l'estimation de la phase 2. Au moment de l'appel public des travaux, on ne souhaite pas communiquer le montant estimé du cahier des charges de la SNCB. Aucun pouvoir public ne communique jamais son estimation des travaux. Quand l'adjudication aura eu lieu, pas de problème, mais aujourd'hui, nous ne pouvons pas le faire.

22.04 Minister François Bellot: 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): In welk bedrag werd voorzien voor de tweede fase? Dat moet u toch kunnen zeggen.

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

22.06 François Bellot, ministre: Les montants réservés globaux de la phase de Gand, oui. Le coût de la première phase, je peux vous donner, mais je ne donnerai pas l'estimation de la deuxième phase. Je peux par contre vous préciser le coût de tous les travaux prévus dans l'environnement de Gand, mais ça n'a pas beaucoup d'intérêt.

22.06 Minister François Bellot: 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 fase 2.

22.07 Collaboratrice du ministre: Pour la phase 2, un montant a été prévu et un appel a été lancé. On ne va pas refaire un appel. Si on donne le montant maintenant, les sociétés risquent de taper au maximum du montant.

22.07 Medewerkster van de minister: 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.

22.08 François Bellot, ministre: Il y a une différence entre le montant réservé global pour de nombreux travaux et l'estimation précise de ce chantier de phase 2.

22.08 Minister François Bellot: Er is een verschil tussen het globale voorbehouden bedrag en de precieze raming voor fase 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): Mijnheer de minister, de Benelux-trein rijdt sinds april via lijn 4, de hogesnelheidslijn. Daarmee kwam er ook een vervangende treindienst voor de reizigers tussen het station Noorderkempen en Antwerpen. Dit werd met

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

enthousiasme onthaald omdat er vanuit het station Noorderkempen zo eindelijk ook rechtstreekse verbindingen met Brussel en Nederland kwamen.

Ondertussen is dat enthousiasme behoorlijk getemperd. De omklap is zeker geen onverdeeld succes. Zowel vanuit de gemeente Brecht, als vanuit de omliggende gemeenten en het actiecomité Station Noorderkempen werden klachtenbrieven naar de NMBS gestuurd. De klachten gaan vooral over de stiptheid van de treinen, de onbetrouwbaarheid van de Benelux-trein, de parking en de afstemming tussen de treinen en bussen, die een pijnpunt blijft.

Mijnheer de minister, hoe evalueert de NMBS de dienstverlening van de Benelux-trein sinds de omklap naar lijn 4? Ik heb begrepen dat de reizigersstatistieken al bij al goed zijn. De stiptheidscijfers lijken nochtans niet van aard om veel nieuwe reizigers enthousiast te maken. Vandaar mijn vraag of u de gewogen stiptheidscijfers kunt geven voor de Benelux-trein in zijn geheel. Kunt u mij eventueel ook specifiek de stiptheidscijfers geven voor de verbinding tussen Antwerpen en Noorderkempen? Ik krijg namelijk vooral uit die hoek heel veel klachten.

Kunt u mij ook cijfers geven over het aantal afschaffingen van de Benelux-trein in zijn geheel? Onlangs vernam ik dat ook veel treinen het station Noorderkempen gewoon voorbijrijden om opgelopen vertagingen in te halen. Hoeveel keer is dat gebeurd?

Kunt mij cijfers geven van het aantal reizigers? Zou de mogelijkheid onderzocht kunnen worden om naar een halfuurbediening te gaan in het station Noorderkempen, met afwisselend de Benelux-trein en een pendeltrein tussen de Noorderkempen en Antwerpen? Dat lijkt een mogelijke tegemoetkoming te zijn, want de vroegere pendeltrein tussen Antwerpen en de Noorderkempen had een heel hoge betrouwbaarheid en heeft heel veel nieuwe reizigers aangetrokken. Het zou jammer zijn als wij die nu allemaal zouden verliezen.

Wat zijn de pijnpunten van de Benelux-trein? Hoe komt het dat er zo veel problemen mee zijn? Welke technische problemen zijn er? Hebben die te maken met de veiligheidssystemen of de verschillende spanning in België en Nederland?

Werd er door de NMBS een evaluatie gemaakt van de nieuwe tarieven? Zijn er al dan niet bijsturingen nodig? Het is opmerkelijk dat er een toeslag van 1 euro verrekend wordt, als een ticket in België wordt gekocht. Die moet eventuele verliezen op de verbinding dekken. In Nederland lijkt men dat niet te doen. Is dit volgens u een aangewezen werkwijze?

Tot slot, de internationale tickets zullen vanaf eind dit jaar ook via de automaten afgeleverd worden, dat was tenminste het plan. Wat is de stand van zaken en de verdere timing op dat vlak?

23.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, het gewogen stiptheidscijfer van de Benelux-trein in zijn geheel bedraagt 80,8 % en voor de verbinding tussen de Noorderkempen en Antwerpen 92 %. Een tabel met cijfers over het onderscheid tussen spitsuren en buiten de spitsuren wordt u bezorgd. Het aantal afschaffingen van de Benelux-trein in zijn geheel in 2018 bedraagt 166 en voor de

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.

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?

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 **François Bellot**, ministre: 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

verbinding tussen de Noorderkempen en Antwerpen 2.

Uit een eerste analyse blijkt dat defecten aan het treinmaterieel en de spoorinfrastructuur, zowel in België als in Nederland, de grootste bronnen van vertragingen zijn. Verschillende verbeteracties werden opgestart. Zo worden problemen met het materieel voortaan gezamenlijk geanalyseerd door de NMBS en de NS. Ingeval van een incident tussen Antwerpen en de Noorderkempen legt de NMBS een pendeldienst in tussen beide stations.

Uw idee om een piekurtrein de hele tijd door als L-trein te laten rijden kan worden bekeken in het kader van een volgend vervoersplan.

In juni vond een uitgebreidere analyse van de stiptheidsproblematiek plaats. Deze heeft geresulteerd in diverse actiepunten, onder meer op het vlak van de dienstregeling, de samenstelling van het treinmaterieel en het klaarmaken van de trein voor vertrek. Deze maatregelen werden begin deze maand uitgerold door de NMBS, Infrabel, de NS en ProRail en worden bovendien van zeer nabij opgevolgd en geëvalueerd door de stiptheidsmanager van de lijn.

Deze maatregelen moeten ertoe leiden dat het aantal incidenten afneemt en de impact ervan op de reiziger wordt beperkt. In ieder geval is het aantal internationale reizigers met ongeveer 10 procent gestegen door de nieuwe bestemming Breda en de reistijdwinst van 30 minuten voor de bestemmingen Schiphol en Breda. De groei van het aantal reizigers kan ik enkel positief onthalen. Op de korte termijn zullen er dan ook geen aanpassingen aan de tariefstructuur worden doorgevoerd.

De voornaamste incidenten betreffen ETCS-problemen en problemen met de stroomafnemers van de locomotieven, de pantografen, en de deuren van de rytuigen. Verbeteracties werden ondernomen of zijn gepland. Een retrofit van de ETCS-software werd uitgevoerd. De treinbestuurders voeren bij ETCS-problemen voortaan eerst een reset uit, wat het probleem vaak verhelpt. Een ad hoc internationaal verbetereteam werd opgericht voor de problemen met de deuren en de pantografen. De toeslag van 1 euro is een systeemtoelage om de kosten van de ICT-ontwikkeling te betalen en gaat integraal naar die kostenpost. Hij wordt geheven op alle NRT-biljetten of *non-reservation tickets* en heeft dus niets te maken met de verliezen op de verbinding.

Voor wat betreft het afleveren van internationale tickets via de automaten laat de NMBS mij weten dat er onverwachte technische problemen zijn opgedoken en de oorspronkelijke planning niet zal worden gehaald. Een grondige analyse van de problemen zal toelaten een nieuwe planning op te stellen.

Ten slotte, laat de NMBS mij nog weten dat zij de brieven waarover u het hebt, wel degelijk heeft verantwoord.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, er zitten positieve elementen in uw antwoord, namelijk de korte opvolging en de actieplannen om de technische problemen op te lossen. Het is goed dat de lijn goed in het oog wordt gehouden en dat men er vooral voor zorgt dat de betrouwbaarheid ervan zal stijgen in de komende tijd. Ik begrijp dat sommige pendelaars tussen de Noorderkempen en Antwerpen zijn afgehaakt en opnieuw met de auto richting Antwerpen

et il faut y ajouter 2 autres suppressions sur la liaison entre Noorderkempen et Anvers.

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

rijden, wat uiteraard niet de bedoeling kan zijn.

Anvers ont abandonné le train et prennent à nouveau leur voiture.

Wij zijn niettemin tevreden met de opvolging en kijken uit naar verbetering.

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

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 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)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, sinds vorige week is er in Brussel een tweede speler actief die elektrische deelsteps ter beschikking stelt. Na Troty kan men nu ook een deelstep lenen bij Bird. Deelsteps kunnen een ideaal en duurzaam vervoermiddel zijn voor de *first and last mile* en zijn uitermate combineerbaar met de trein. Voor de multimodaliteit is dit dus een zeer interessant gegeven.

Alleen rijst de vraag hoe wij de elektrische steps moeten bekijken in het kader van de Belgische wetgeving. De Belgische Wegcode bepaalt immers dat gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, waaronder deze steps logischerwijs lijken te moeten vallen, voortbewegingstoestellen zijn door de constructie begrensd op een maximumsnelheid van 18 km per uur. Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die sneller rijden en geen bromfiets zijn, zijn niet toegelaten op de openbare weg. Aangezien de Europese norm EN 17128/2017, waaronder de zelfbalancerende voertuigen zoals elektrische steps vallen, een maximumsnelheid van 25 km per uur vastlegt, zijn er eigenlijk geen elektrische steps op de markt te vinden die toegelaten zijn op de Belgische openbare weg.

Op een vorige vraag van mij antwoordde u dat u van plan bent de Wegcode aan te passen en de maximumsnelheid van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen te willen optrekken van 18 naar 25 km per uur.

Dat is vandaag nog niet gerealiseerd. Waar vinden de elektrische steps dan hun plaats? Quid met de verzekering als daarmee ongevallen gebeuren?

U antwoordde destijds ook dat u in geen minimumleeftijd, geen helmdracht, geen rijbewijs, geen nummerplaat en geen verdere Belgische regels inzake technische eisen zou voorzien. Ingevolge het ongeval met de elektrisch voortgedreven bolderkar, vorige week in Nederland, worden daarbij vraagtekens geplaatst.

Op dit moment is een verzekering wel verplicht voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. Deze vallen immers onder de definitie van motorrijtuigen in de WAM-wet. Die verzekeringsplicht zal binnenkort waarschijnlijk wegvallen. Dat werd door de Ministerraad goedgekeurd in een eerste lezing. Zover is men echter nog niet. Er wordt wel in wat aanpassingen voorzien, maar daar is men nog niet mee rond.

Mijnheer de minister, ik heb hierover de volgende vragen om wat duidelijkheid te creëren.

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis la semaine dernière, une deuxième entreprise située à Bruxelles propose à la location des trotinettes 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 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.

Hoe staat u tegenover de elektrische deelsteps die in Brussel werden gelanceerd? Welke rol kunnen ze spelen in het kader van duurzame mobiliteit? Dat lijkt mij sowieso een positief verhaal.

Hebt u al contact gehad met de initiatiefnemers? Zijn de elektrische steps van Troty en Bird vandaag wel wettelijk toegelaten op de openbare weg aangezien zij door de constructie een maximum-snelheid bereiken die hoger ligt dan 18 km per uur? Hoe zijn de gebruikers van deze elektrische steps dan verzekerd?

Hoe moet volgens u, gelet op de huidige Belgische wetgeving, worden omgegaan met de elektrische deelsteps?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het optrekken van de maximale snelheid van de voortbewegingstoestellen tot 25 km per uur? U hebt dat eerder aangekondigd in het kader van de aanpassing van de Wegcode. Ik heb nu begrepen dat de Vlaamse regering daarover vorige vrijdag een negatief advies heeft gegeven. Ik begrijp dus dat wij met een probleem zitten inzake de goedkeuring van de aanpassing van de Wegcode.

Pas gisteravond vernam ik het nieuws over deze beslissing van de Vlaamse regering. Hoewel het niet in mijn schriftelijke vraag staat, had ik graag van u vernomen hoe wij daarmee zullen omgaan. De aanpassing houdt immers een aantal elementen in die best vrij snel wordt gerealiseerd. Hopelijk vinden wij nog een manier om dit te realiseren.

Tot slot, de teksten van de Europese norm EN17/128/2017 zijn slechts voorlopige teksten die nog niet helemaal zijn afgewerkt. Bovendien zijn ze juridisch niet afdwingbaar. Levert dat bepaalde problemen op?

24.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, in het kader van de vermindering van de verkeerscongestie ben ik altijd al voorstander geweest van intermodaliteit en multimodaliteit teneinde het aandeel van de personenwagens te verlagen. In die context zijn elektrische steps een geschikt vervoermiddel voor het afleggen van de *first and last mile* in combinatie met bijvoorbeeld de trein.

De initiatiefnemers van Troty en Bird hebben nog geen contact opgenomen met mijn kabinet. Het bedrijf 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.

Zoals u terecht aangeeft zijn voortbewegingstoestellen met een maximale snelheid van meer dan 18 km per uur volgens het verkeersreglement niet toegelaten op de openbare weg. Het is de bedoeling de maximaal toegelaten snelheid van voortbewegingstoestellen te verhogen tot 25 km per uur. Dat is echter heden nog niet het geval.

Dat is opgenomen in het ontwerp tot herziening van de Wegcode. Indien de deelsteps inderdaad 25 kilometer per uur kunnen halen, is er dus een probleem. In principe is de snelheid van die toestellen redelijk gemakkelijk via een chip te regelen. Het moet dus mogelijk

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: 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. Normale-

zijn die, in afwachting van de geplande aanpassingen, voorlopig op 18 kilometer per uur af te stellen.

Die voertuigen vallen buiten het toepassingsveld van de Verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. Ze vallen wel onder de Machinerichtlijn. Daarom verwijs ik u, wat de meer technische aspecten van die toestellen betreft, naar mijn collega die bevoegd is voor Economie, minister Peeters.

ment, cette limitation est facile à 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): Mijnheer de minister, kunt u nog een woordje zeggen over de moeilijkheden waarin de herziening van de Wegcode nu beland is, gezien het negatieve advies van de Vlaamse regering?

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

24.04 Minister François Bellot: Wij hebben het advies gekregen. Wij zullen alle elementen ervan bestuderen.

24.04 François Bellot, ministre: 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.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.43 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.43 heures.*