

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

du

MERCREDI 27 NOVEMBRE 2019

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 27 NOVEMBER 2019

Namiddag

Le développement des questions commence à 14 h 37. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De behandeling van de vragen vangt aan om 14.37 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Questions jointes de

- Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les perturbations sur la jonction Nord-Midi" (55001080C)

- Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La panne informatique à la SNCB" (55001120C)

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La panne à la SNCB causée par des problèmes informatiques" (55001190C)

01 Samengevoegde vragen van

- Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De storingen op de Noord-Zuidverbinding" (55001080C)

- Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De informaticapanne bij de NMBS" (55001120C)

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De storing bij de NMBS door informaticaproblemen" (55001190C)

01.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 15 octobre dernier, à partir de 17 h 00 – soit en pleine heure de pointe –, le rail a été confronté à une panne informatique dans Bruxelles. Pendant une vingtaine de minutes, la circulation ferroviaire y est restée complètement à l'arrêt. Les perturbations ont encore duré quelques heures, car la remise en route du système informatique n'a pas fonctionné immédiatement. En raison du manque d'informations, de nombreux navetteurs sont montés dans le mauvais train et sont donc partis dans la mauvaise direction.

À 17 h 45, Infrabel a fait savoir que se posait en effet un problème informatique, que tout le système était réinitialisé et que tout rentrerait dans l'ordre lentement. Toutefois, cette relance du système n'a pas tout de suite porté ses fruits. Dès lors, les problèmes sur le rail se sont maintenus plusieurs heures.

Monsieur le ministre, connaît-on aujourd'hui l'origine exacte de cette panne informatique qui a tout de même été d'une grande ampleur? Quelles sont les mesures prises pour éviter qu'un tel incident se reproduise?

Pour affronter ce type de situation, existe-t-il une sorte de plan d'urgence permettant de guider les navetteurs pour qu'ils puissent, malgré tout, prendre le bon train? Si oui, ce plan a-t-il été appliqué?

Enfin, quelles sont les répercussions économiques de cette panne sur les différentes entreprises ferroviaires?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, op dinsdag 15 oktober heeft het treinverkeer een tijdlang stilgelegen wegens informaticaproblemen, met een hele avond vertragingen en afgeschafte treinen tot gevolg. Naar verluidt werkten de digitale informatieborden en omroepsystemen niet en waren de reisplanners niet up-to-date. Het gevolg was een massale drukte van verwarde passagiers in de stations en op de perrons. Sommige perrons in Brussel-Centraal moesten zelfs worden afgesloten. Naar aanleiding van die gebeurtenis valt het toch op dat dergelijke informaticaproblemen zeer grote gevolgen kunnen hebben.

Mijnheer de minister, hoe is het mogelijk dat cruciale informaticasystemen de geest geven zonder dat er een back-up is, een terugvalbasis voor de werking ervan? Het is 2019 en intussen zou dat toch op punt mogen staan. Hoe is dat mogelijk en hoe kunnen we dat vermijden in de toekomst?

Voorzitter: Kim Buyst.

Présidente: Kim Buyst.

01.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, Infrabel m'informe que la panne informatique du 15 octobre dernier a touché les outils de régulation du trafic ferroviaire, l'information aux voyageurs de 17 h 00 à 20 h 30, et des outils de communication interne. À aucun moment, l'intégrité du réseau ferroviaire n'a été compromise. Les systèmes garantissant la sécurité de voyageurs ou la signalisation n'ont jamais connu d'impact suite à l'incident. L'incident est sans lien avec les travaux en cours dans la jonction Nord-Midi, mais ces travaux ont par contre rendu plus complexe la reprise du trafic.

La panne a été causée par un des fournisseurs de télécommunication d'Infrabel qui a effectué une opération dans un des deux *data centers* d'Infrabel, sur une infrastructure IT en cours d'installation. Cette opération était réalisée en lien avec les équipes du gestionnaire d'infrastructure pour la mise en place d'une connexion supplémentaire pour le réseau télécoms ferroviaire. Dès la détection des phénomènes anormaux, les techniciens du fournisseur et ceux d'Infrabel ont immédiatement procédé au rétablissement du service. La panne a duré en tout moins de 20 minutes.

À la suite de cet incident, il a d'ores et déjà été décidé que les procédures lors des interventions techniques des fournisseurs seraient renforcées et encadrées par une analyse de risques qui couvrira également les infrastructures IT non encore mises en service.

Het personeel van de NMBS dat rechtstreeks in contact stond met de reizigers, werd geconfronteerd met een ongeziene situatie waarbij verschillende communicatiekanalen tegelijk onbeschikbaar waren. In sommige stations was er dan ook duidelijk chaos op de perrons en op de treinen.

L'incident est un événement assez rare, cependant avec des conséquences plus marquées ce 15 octobre car, par malchance, il s'est produit en pleine heure de pointe et la suite des procédures de sécurité a eu un impact négatif sur le trafic.

Selon Infrabel, l'incident a généré 12 277 minutes de retard pour les différentes entreprises ferroviaires. Les trois causes principales de perturbations dans la jonction Nord-Midi de janvier à septembre 2019 sont d'abord l'avarie au matériel de traction (SNCB: 20,2 %); ensuite l'alerte à la bombe, l'annonce de colis suspects... (les tiers: 10,8 %); enfin les personnes dans et le long des voies (les tiers: 10,2 %).

01.04 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre.

Je n'ai pas saisi votre réponse à la question relative à l'existence ou non d'un plan B au cas où ce genre de problème surviendrait à nouveau.

01.05 François Bellot, ministre: Il n'y en a pas. On ne dédouble ni les rails, ni les signaux, ni le personnel. Il existe des mesures internes. On avait déjà connu ce genre de situation lors d'un incident dans une autre activité, à Belgocontrol, il y a deux ans.

Le bon sens, me semble-t-il, est de privilégier les petites adaptations technologiques des techniciens en informatique en dehors des heures de pointe, même si ceux-ci ont envie de travailler à toute heure du jour y compris en heure de pointe. Mais il faut savoir qu'en une journée, jusqu'à 150 interventions peuvent être réalisées et c'est vrai qu'il s'avère complexe de les faire uniquement lors des heures creuses.

Le trafic a été rapidement rétabli. Il y a des équipes de garde 24h/24. La mutation de la signalisation dans le cadre des travaux de la gare du Midi était majeure. Une réelle révolution technologique y a eu lieu, qui ne se perçoit pas car les trains ont continué à circuler avant et après le week-end. Toute la signalisation a été modifiée. L'on est passé d'une phase purement mécanique à une phase digitale sans passer par la phase analogique. C'est un peu technique, et ce pour répondre à votre question de façon plus ample.

01.06 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Je vous remercie.

01.07 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord.

Ik vind het enigszins verontrustend dat er geen terugvalbasis is. Ik twijfel er niet aan dat de vele werknemers van de NMBS en Infrabel van goede wil waren om een snelle en passende oplossing te vinden, maar het feit dat er geen noodplan is voor het opvangen van dergelijke cruciale communicatiestelsels, is echt een probleem. Volgens wat ik hier hoor, bestaat zo iets niet en wordt daarin ook niet voorzien.

De mogelijkheid bestaat dus dat een dergelijke gebeurtenis zich herhaalt. Het zou passend zijn dat men alternatieven zou uitwerken in geval van dergelijke technologische problemen. Het gaat tenslotte om technologische toepassingen en we staan ondertussen op dat vlak ver genoeg om alternatieven te ontwikkelen voor noodsituaties.

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

02 **Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les agents Securail" (55001095C)**

02 **Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Securailagenten" (55001095C)**

02.01 **Laurence Zanchetta** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, assurer la sécurité dans les lieux publics est une mission essentielle qui relève de l'intérêt général et qui peut même être ardue dans les espaces restreints que sont les trains ou ceux de grands passages que peuvent être les gares. Ceux qui en ont la charge assument donc une mission parfois compliquée et des responsabilités lourdes.

Malheureusement, à la mi-octobre, une vidéo publiée sur internet a montré des agents de Securail extraire une personne âgée de l'un des trains de la SNCB, avec force et une violence certaine. Une certitude, la violence employée semble disproportionnée au vu de l'absence de risque et de danger posés par ce voyageur.

Si je me permets de mentionner cet épisode particulier, c'est parce qu'il illustre un ressenti et des expériences similaires vécues par d'autres voyageurs dont les témoignages affluent, vidéos à l'appui notamment sur les réseaux sociaux. Outre la violence, c'est aussi l'agressivité verbale de certains agents de Securail qui est dénoncée.

Monsieur le ministre, l'usage de la force par toute autorité publique doit rester l'exception, être nécessaire et proportionnée. Ceci a pour corollaire qu'il revient aux responsables d'offrir les formations, l'encadrement, les moyens et le suivi adéquat de ses agents.

Quelle est la formation des agents de Securail? Comment a-t-elle été établie? Quelles instructions les agents de Securail reçoivent-ils quant à l'usage de la force? Comment l'activité des agents est-elle contrôlée et suivie au quotidien par la hiérarchie? Quel est le turnover parmi les agents de Securail? Enfin, combien de plaintes ou signalements la SNCB a-t-elle reçus concernant des agents Securail au cours des trois dernières années?

02.02 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, en leur qualité d'agents de sécurité, les agents de Securail bénéficient de deux types de formation de base. La première dont les modalités et le contenu sont conformes aux dispositions prévues par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ressort de la compétence du ministre de l'Intérieur. La seconde porte sur la connaissance de l'environnement de travail ferroviaire ainsi que sur les compétences octroyées aux agents constatateurs de la SNCB, en vertu de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer.

Les conditions et modalités de l'usage de la contrainte sont très limitatives et définies par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. La loi prévoit explicitement le cas d'une personne qui refuse de régulariser sa situation. Concrètement, elle peut être écartée d'un train par l'exercice de la contrainte. La loi prévoit également dans certains cas qu'une personne peut être retenue par un agent de sécurité. L'application des techniques de contrainte fait l'objet d'un enseignement agréé par les services de mon collègue le ministre de l'Intérieur.

L'activité quotidienne des agents de Securail est suivie à plusieurs niveaux. Les interventions font l'objet d'un

constat entre les agents de sécurité et le Security Operation Center (SOC). Chaque intervention fait ensuite l'objet d'un rapport écrit. Les incidents éventuels sont communiqués à la chaîne hiérarchique qui évalue si des mesures complémentaires doivent être prescrites.

Des images filmées des interventions sont susceptibles d'être analysées. Les éventuelles infractions sont dénoncées au service compétent du SPF Intérieur. Animées par une démarche d'amélioration continue, les interventions remarquables dont le niveau est susceptible d'être amélioré font l'objet d'un retour sur l'expérience et d'une large diffusion auprès des personnels.

Le turnover des agents de Securail a été de 14 % en 2018, ce qui est au-dessus de la norme habituelle des travailleurs, tous secteurs confondus. Il est principalement dû au départ à la retraite du personnel.

Je partage pleinement votre avis sur le fait que l'usage de la contrainte se doit d'être mesuré, proportionnel et encadré. En tout état de cause, l'emploi de la contrainte reste un moyen ultime dont les agents de Securail prennent la mesure.

Si nous pouvons déplorer que certains cas isolés semblent faire la démonstration inverse de mon propos, ils sont trop souvent la résultante d'une escalade qui trouve son origine dans le comportement inadéquat des intéressés, à l'heure où l'estompement de la norme devient de plus en plus criant. Il arrive que des plaintes soient formulées à l'encontre de membres du personnel Securail. Pour des chiffres précis, je vous renvoie à mon collègue le ministre de l'Intérieur qui exerce la tutelle sur Securail en ce qui concerne l'usage de ses compétences d'agent de sécurité.

J'ajoute qu'il convient d'être toujours très attentif et très objectif lorsque l'on voit des images qui circulent concernant le sujet qui nous occupe ou des interventions d'autres autorités. Il faut être certain d'avoir vu les images précédentes et celles qui suivent. Cela explique généralement les choses. La contrainte est toujours l'arme ultime que l'on voudrait ne jamais voir utilisée, mais qui l'est cependant de temps en temps.

02.03 Laurence Zanchetta (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Nous resterons évidemment attentifs à l'évolution de cette situation. Je partage votre avis sur le fait que nous devons rester prudents quant à l'analyse des images qui circulent sur les réseaux sociaux. Il n'empêche que certaines images montrent des faits et gestes qui sont inacceptables.

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

03 Question de Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "Le port de la ceinture de sécurité par les mineurs" (55001096C)

03 Vraag van Sophie Thémont aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dragen van de veiligheids-gordel door minderjarigen" (55001096C)

03.01 Sophie Thémont (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la ceinture de sécurité est obligatoire à l'avant en Belgique depuis 1975. Cet impératif, couplé à de nombreuses campagnes de sensibilisation, n'a cessé de convaincre la majorité des automobilistes belges de la porter.

Nous le savons, ne pas porter la ceinture augmente sérieusement le risque de blessures graves ou de décès en cas d'accident. Le Code de la route prévoit cependant quelques dérogations. Sont ainsi dispensés, à titre d'exemple, les conducteurs qui effectuent une marche arrière, les conducteurs de taxis en présence d'un client, les conducteurs et passagers de véhicules prioritaires lors d'une intervention, les personnes qui ont obtenu une dérogation officielle du SPF Mobilité et Transports et le personnel de bpost.

Pourtant, l'arrêté royal sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique indique ceci: "Aux places assises à l'avant qui ne sont pas équipées d'une ceinture de sécurité, l'on ne transporte pas d'enfants de moins de 18 ans et dont la taille est inférieure à 135 cm." Monsieur le ministre, trouvez-vous acceptable de tolérer que des mineurs puissent être assis à l'avant d'un véhicule sans dispositif de sécurité lorsqu'on connaît les risques encourus?

03.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, j'attire tout d'abord votre attention sur le fait que la règle de l'article 35.1.1 du Code de la route est basée sur la directive 91/671 du Conseil européen du

16 décembre 1991 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 t et de ses modifications.

Autre élément, les ceintures de sécurité sont obligatoires au niveau européen dans tous les véhicules depuis 1998 pour les voitures, depuis 2006 pour les autres catégories, à savoir les autocars et les véhicules utilitaires. Dans la pratique, de nombreux véhicules sont équipés de ceintures depuis bien plus longtemps. Le nombre de véhicules encore en circulation sans dispositif de ceinture de sécurité à l'avant est dès lors très réduit. Le cas évoqué dans votre question ne se manifesterait donc que très rarement et il appartient à chaque personne dans cette situation de prendre conscience des risques pour la sécurité des passagers.

En résumé, uniquement à bord des véhicules sans dispositif de ceinture de sécurité à l'avant, le principe de la directive est d'autoriser seulement aux enfants de moins de 1,35 m d'occuper un siège autre qu'un siège avant. Par conséquent, on peut déduire qu'il est autorisé pour des enfants dépassant cette taille d'occuper le siège avant non muni d'une ceinture de sécurité, ce qui est cohérent si l'on considère qu'un adulte, quelle que soit sa taille, pourrait de facto occuper cette place dans un véhicule non muni d'un dispositif de ceinture de sécurité à l'avant.

03.03 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, je prends acte de vos éléments de réponse.

Il est toutefois dangereux de transporter un enfant, quelle que soit sa taille, à l'avant d'un véhicule qui n'est pas pourvu d'une ceinture de sécurité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag rond de liberalisering van de NMBS" (55001122C)

04 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La question de la libéralisation de la SNCB" (55001122C)

04.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik weet niet of u het hebt gelezen, maar het meest recente advies van het Raadgevend Comité van de treinreizigers is duidelijk. Het beveelt de Staat aan de hele markt van de binnenlandse reizigersdiensten per spoor via een contract van openbare dienstverlening voor een periode van tien jaar rechtstreeks aan de NMBS toe te kennen. De Europese wetgeving laat die mogelijkheid trouwens toe tot 2023. Er is dus geen enkel rationeel element, om de privatisering van het spoor te verdedigen, zeker niet wanneer wij het stijgende reizigersaantal in acht nemen.

Er is in *La Libre Belgique* ook een heel interessant artikel van twee onderzoekers in de vakgebieden Economie en Publiekrecht verschenen. Zij stellen heel duidelijk dat, indien de overheid privébedrijven op de spoorlijnen toelaat, enkel winstgevend lijnen zou worden geëxploiteerd, terwijl de lokale verbindingen zouden worden verwaarloosd. Voor een klein land als België, met een klein spoorwegennet, zou dat nefast zijn.

Ik wil ook nog een aantal misvattingen daaromtrent meegeven. Uitstel zou alleen kunnen worden verwezenlijkt, indien de Belgische Staat bijkomende productiviteitseisen, de zogenaamde KPI's, oplegt. Ook is er het gerucht dat de regeling na 2023 niet zou kunnen worden verlengd. Maar volgens de Europese regelgeving kloppen beide beweringen niet. De onderzoekers geven aan dat ook via prestatie-indicatoren perfect een goede openbare dienstverlening kan worden weerspiegeld. Voor ons gaat het in dat verband over de vermindering van de ecologische voetafdruk, wat in de ecologische situatie van vandaag heel belangrijk is, de verbetering van het welzijn van de werknemers, het verlagen van de ticketprijzen, de vermindering van de vertragingen en de verhoging van de treinfrequentie. Dat is een andere invalshoek dan de invalshoek waarbij KPI's en productiviteitsverhoging naar voren worden geschoven.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt ter zake? Gaat u akkoord met mijn stelling?

Zult u concrete stappen ondernemen om een contract van openbare dienstverlening in 2023 aan de NMBS te gunnen? Indien ja, welke stappen zult u doen?

04.02 Minister François Bellot: Mevrouw Vindevoghel, volgens mijn lezing is het advies van het Raadgevend Comité van de treinreizigers iets genuanceerder dan u zelf aangeeft. In dat advies wordt

vermeld dat er verschillende scenario's betreffende liberalisering bestaan. Niettemin mag de beslissing omtrent het al dan niet onderhands gunnen van het contract van openbare diensverlening aan de NMBS niet genomen worden in lopende zaken.

Ik kan voorts nog meegeven dat de voorbereiding van de uitvoering van de verordening 1370/2007 niet meer mag en kan verwacht worden.

04.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik denk dat het echt vijf voor twaalf is, of we nu in lopende zaken zijn of niet. De situatie bij de NMBS is ernstig. Er moeten dringend bijkomende investeringen gebeuren. In onze vergaderingen wordt elke keer gezegd dat er problemen zijn voor de reizigers; er moet dus dringend bijkomend worden geïnvesteerd. Dat zal enkel kunnen als er zekerheid is dat de NMBS een openbare dienst blijft. Zelfs de CEO heeft op de hoorzitting onderstreept dat er duidelijkheid moet zijn. Voor ons is het duidelijk dat de NMBS een bedrijf van de publieke sector moet blijven, een bedrijf met heel veel uitdagingen, niet alleen inzake ecologie maar ook inzake de werknemers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De blootstelling aan giftige stoffen bij NMBS-personeelsleden" (55001124C)

05 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'exposition à des substances toxiques de membres du personnel de la SNCB" (55001124C)

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, momenteel loopt er een rechtszaak tegen de NMBS, aangespannen door een tachtigtal werknemers, tewerkgesteld in de werkplaats te Gentbrugge. Ze zouden aan chroom-6 blootgesteld zijn geweest. Dat is een giftige stof die ongevaarlijk is in vaste vorm maar kankerverwekkend indien verwerkt. Chroom-6 is vrijgekomen tijdens het afschuren van de verflagen op de oude treinstellen.

Via de pers vernamen we dat een oud-NMBS-werknemer de maatschappij gaat aanklagen wegens onopzettelijke slagen en verwondingen in de hoop dat zijn ziekte, mesothelioom, als een beroepsziekte wordt erkend. Mesothelioom wordt in de meeste gevallen veroorzaakt door blootstelling aan asbest. De man in kwestie werkte 30 jaar in Brussel-Zuid zonder enige bescherming of preventie.

Deze rechtszaken en vele getuigenissen maken het voor ons alvast duidelijk dat er vandaag nog veel problemen zijn met asbest en andere giftige stoffen zoals chroom-6 bij de NMBS.

Mijnheer de minister, hoeveel gevallen van mesothelioom heeft de arbeidsgeneeskundige dienst van de NMBS tussen 2015 en vandaag geregistreerd? Hebben die personen of hun familieleden een uitkering gekregen wegens hun blijvende ongeschiktheid als gevolg van een asbestgerelateerde beroepsziekte? Hoeveel bedragen die uitkeringen?

Hoe reageert u op de recente bewering van de werknemers van de NMBS dat ze in contact zijn geweest met asbest, chroom-6 of andere giftige stoffen zonder ingelicht, opgeleid of beschermd te zijn?

Welke maatregelen overweegt u te nemen om de blootstelling van de werknemers te voorkomen? Sinds 1995 is wettelijk vastgelegd dat er een asbestinventaris moet zijn. Is die er en is die up-to-date voor de NMBS? Hebben de vakbonden daar inzage in?

Klopt het dat de Arbeidsinspectie recentelijk alle werkplaatsen van de NMBS heeft doorgelicht op aanwezigheid van asbest en andere giftige stoffen? Zijn er al resultaten voorhanden?

Kunt u de procedure toelichten die wordt gevolgd bij het vermoeden van de aanwezigheid van giftige stoffen zoals asbest op werkplaatsen van de NMBS?

05.02 Minister François Bellot: Beste collega, volgens de NMBS wordt bij kennisname van een blootstelling aan giftige stoffen zoals asbest, in het algemeen het personeelslid opgevolgd door de arbeidsgeneesheer. Het dossier wordt bovendien opgevolgd door de externe preventiedienst. De ruimte waarin een stof zoals asbest werd gevonden, wordt daarbij afgesloten.

Negen statutaire personeelsleden werden sinds 2015 erkend als slachtoffer van een beroepsziekte ten gevolge van asbestblootstelling. Acht slachtoffers of nabestaanden werden schadeloos gesteld, het dossier van het laatste slachtoffer wordt op dit moment afgerond. De schadeloosstelling van beroepsziekten voor statutair personeel wordt bepaald door de eigen reglementering van de Belgische spoorwegen met betrekking tot de schadeloosstelling van arbeidsongevallen, ongevallen op de weg naar en van het werk en beroepsziekten. De blijvende arbeidsongeschiktheid wordt vergoed onder de vorm van een lijfrente. Het bedrag van die rente wordt berekend in functie van de basisbezoldiging en de graad van blijvende arbeidsongeschiktheid die in geval van mesotheliom doorgaans op 100 % gesteld wordt.

Elke werkplaats heeft zijn eigen asbestinventaris voor zijn gebouwen en de voertuigen in beheer. Die inventarissen werden in 2018 nog geüpdatet. Sinds kort beschikt de NMBS ook over een asbestinventaris op het niveau van elk treinstel waarin er zich asbest bevindt. De asbestinventarissen van het rollend materieel staan op een server en zijn raadpleegbaar door het personeel van de werkplaatsen. Werkinstructies verwijzen daarnaast naar de asbestinventarissen en wijzen op de risico's en de te nemen maatregelen. Momenteel werkt de NMBS aan de digitalisering van haar verschillende asbestinventarissen, zodat deze centraal kunnen worden opgevolgd.

De FOD WASO heeft inderdaad in april en mei 2019 de centrale werkplaatsen Salzannes, Mechelen en Cuesmes bezocht, evenals de polyvalente werkplaatsen van Melle en de tractiewerkplaatsen Antwerpen en Charleroi. Naar aanleiding van deze bezoeken heeft de NMBS begin oktober 2019 een schriftelijke waarschuwing ontvangen waarin enkele inbreuken vermeld staan. Die inbreuken zijn gerelateerd aan de aanwezigheid van asbest in de bitumineuze laag van de verf op verschillende goederenwagons van de NMBS. Dit is geen nieuwe informatie aangezien de NMBS begin 2018 zelf aan de FOD WASO had gemeld dat er asbest was gevonden in de verf van goederenwagons.

Het schrijven van de FOD WASO wordt, zoals wettelijk voorzien, op het bedrijfscomité PBW voorgelegd.

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de informatie. Ik hoop dat het personeel ook goed wordt geïnformeerd over de situatie.

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

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.
Président: Jean-Marc Delizée.*

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problemen bij betalingen via Bancontact op de trein" (55001125C)

06 Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes liés aux paiements par Bancontact dans le train" (55001125C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, van treinbegeleiders en reizigers vernemen we dat er al enige tijd moeilijkheden zijn met het betalen met Bancontact op de trein. Blijkbaar schuilt het probleem in een update van het satelliettoestel dat de treinbegeleider in combinatie met het ITRIS-toestel gebruikt om betalingsverrichtingen uit te voeren.

In een infoflash naar het treinbegeleidingspersoneel erkent de NMBS in september 2019 het probleem en geeft meteen de werkwijze aan indien de reiziger alleen met een bankkaart kan of wil betalen en dit onmogelijk blijkt via de terminal van de treinbegeleider. De treinbegeleider moet dan een document C170 en een document C6 opmaken met als vermelding dat de betaling via kaart niet mogelijk was. Met deze twee documenten moet de reiziger zich binnen de veertien dagen tot de klantendienst met een verzoek tot regularisatie wenden. Deze werkwijze is toch niet zo klantvriendelijk, vinden wij. Het is vervelend voor de treinbegeleider maar ook voor de reiziger.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze problematiek? Ziet u een mogelijkheid om dit op een klantvriendelijke manier te regelen?

06.02 Minister François Bellot: Mevrouw Vindevoghel, de NMBS informeert mij dat het probleem dat u aanhaalt zich heeft voorgedaan op 19 augustus en tot een 300-tal ITRIS-toestellen beperkt was. De oorzaak van het technisch probleem werd op 29 augustus gevonden. De terugroepoperatie van de 300 toestellen

werd op 26 september afgerond.

Volgens de NMBS beschikken alle treinbegeleiders opnieuw over een werkend ITRIS- en satelliettoestel. De technische analyse om ervoor te zorgen dat het probleem zich niet meer voordoet werd in oktober afgerond.

De NMBS erkent dat de procedure die wordt toegepast weinig klantvriendelijk is. Ze laat weten te zoeken naar meer flexibele en klantgerichte oplossingen die in uitzonderlijke omstandigheden kunnen worden toegepast. Een piste die ze samen met de banksector bekijkt, is de betaling met de smartphone.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre de blessés de plus de 65 ans sur nos routes" (55001149C)

07 Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aantal 65-plussers onder de verkeersslachtoffers in België" (55001149C)

07.01 Ludivine Dedonder (PS): Monsieur le ministre, lors de la journée internationale des personnes âgées, l'institut Vias a indiqué récemment que, dans notre pays, la part de seniors dans le nombre total de tués sur la route avait considérablement augmenté. En effet, l'année dernière, 4 962 personnes de plus de 65 ans ont été tuées dans un accident. Cela fait 14 seniors par jour en moyenne.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Existe-t-il un inventaire par province et sous-région? Si c'est le cas, pourriez-vous me communiquer les chiffres pour la Wallonie picarde? Les causes d'accidents diffèrent-elles en fonction des zones?

Vu le nombre important de décès, comptez-vous renforcer la prévention à l'égard de cette population et la cibler en fonction du type d'accidents observés dans les régions concernées?

07.02 François Bellot, ministre: Madame Dedonder, en 2018, on a dénombré en Belgique 4 962 victimes tuées ou blessées de 65 ans et plus, soit 169 décès et 4 793 blessés.

En annexe, vous trouverez le tableau 1, qui reprend le nombre de personnes de 65 ans et plus qui ont été victimes d'accidents de la circulation en 2018, province par province et région par région. Pour la Wallonie picarde, le nombre de tués s'élève à 4. Quant au nombre total de victimes, il est de 133.

D'une manière générale, la hausse du nombre de seniors tués ou blessés dans un accident de la circulation s'explique en partie par le vieillissement de la population. Comme leur proportion augmente, ils sont davantage présents dans le trafic. La Wallonie picarde enregistre 3 % des décès et des blessés chez les seniors de Belgique.

Le nombre moyen de seniors sous l'influence de l'alcool qui sont victimes d'un accident de la route est plus élevé en Wallonie picarde que dans le reste de la Wallonie et qu'en Flandre.

Le tableau 2 en annexe montre qu'en Wallonie picarde, pour l'année 2018, la comparaison des modes de déplacement des victimes seniors semble indiquer une part un peu plus élevée des seniors piétons et cyclistes par rapport à la moyenne wallonne.

Le renforcement de la prévention, via notamment la sensibilisation ou l'intensification des contrôles de police, relève de la compétence des Régions ou, pour ce qui concerne la police fédérale de la route, du SPF Intérieur.

07.03 Ludivine Dedonder (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de m'avoir transmis ces chiffres. Je reviendrai vers vous après les avoir analysés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité)** sur "La mise en place de barrières intelligentes par la SNCB" (55001235C)

- **Frank Troosters à François Bellot (Mobilité)** sur "Les clôtures intelligentes le long des voies ferrées" (55001255C)

- **Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité)** sur "Les intrusions sur les voies" (55001481C)

08 Samengevoegde vragen van

- **Katrin Jadin aan François Bellot (Mobilité)** over "De plaatsing van intelligente afsluitingen door de NMBS" (55001235C)

- **Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité)** over "De slimme spoorwegafsluitingen" (55001255C)

- **Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité)** over "Het spoorlopen" (55001481C)

De **voorzitter**: Mevrouw Jadin is afwezig.

08.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, Infrabel heeft in Jambes het nieuwste wapen tegen spoorlopers gedemonstreerd. Ik meen dat u daar zelf bij aanwezig was. Enkele honderden meters omheining werden uitgerust met sensoren waardoor er een alarm afgaat wanneer iemand over deze omheining tracht te klimmen. Er staat ook een bewakingscamera waardoor de operatoren in het controlecentrum de situatie live kunnen bekijken. Tests met deze intelligente afsluiting deden het aantal spoorlopers drastisch dalen.

Mijnheer de minister, is het systeem nu volledig operationeel en kan het verder uitgerold worden?

Zijn de plaatsen al bekend waar het systeem uitgerold zal worden? Zo ja, waar en wanneer zal dat gebeuren? Op basis van welke elementen werd de keuze gemaakt? Zo niet, wanneer zal er dan een keuze worden gemaakt en op welke basis zal dat gebeuren?

Tot slot, het testsysteem heeft een relatief hoge kostprijs van 50 euro per meter. Zal dit ook de kostprijs zijn als het systeem op grotere schaal wordt uitgerold? Zo niet, hoe hoog zal de kostprijs dan zijn?

08.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn vraag heeft eveneens betrekking op de intelligente afsluitingen. Het is noodzakelijk dat spoorlopen voorkomen wordt en er zijn al heel wat maatregelen genomen. Ik heb echter nog een aantal vragen over dit proefproject met de intelligente afsluitingen.

Welke plaatsen komen er in aanmerking om uitgerust te worden met deze intelligente afsluitingen? Ik heb namelijk gehoord dat er een budget wordt vrijgemaakt om een aantal ervan te plaatsen. Zijn er al concrete plaatsen vastgelegd?

Hoe groot is het budget dat u hiervoor hebt vrijgemaakt? Hoe verhoudt zich dat tot de overige maatregelen tegen spoorlopen die u neemt?

Het systeem heeft een hoge kostprijs. Mijn collega sprak over 50 euro per lopende meter maar ik heb cijfers rond 100 euro per lopende meter gehoord.

Zijn de resultaten hiervan zoveel beter dan die van andere maatregelen zoals struikelmatten? Hoe evalueert u de reeds genomen maatregelen om spoorlopen tegen te gaan?

Voordien werden er reeds camera's ingezet. In hoeveel gevallen kon men de spoorlopers vatten of naderhand identificeren? Konden de kosten worden verhaald op de betrokkenen?

Welke procedure wordt er gehanteerd bij meldingen van spoorlopers? Hoe evalueert u deze procedure?

08.03 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, Infrabel laat mij weten dat het proefproject met de slimme omheining in Jambes operationeel is sedert 21 oktober 2019.

Les résultats étant satisfaisants, des réflexions sont menées en interne afin de voir la possibilité d'étendre ce système à d'autres zones critiques, y compris pour la sécurisation des parcs à câbles dans les centres logistiques et d'infrastructure. Ce système est utilisé en France le long des voies à grande vitesse mais les résultats ne nous ont pas été communiqués à ce jour.

Un site est défini comme *hotspot* si on recense plus de huit cas de *trespassing* à un même endroit – gare ou passage à niveau – ou sur un même tronçon par an.

Iedere hotspot heeft zijn specifieke eigenschappen en bevindt zich ofwel in een station, in volle baan of aan een overweg.

De technologie die in Jambes wordt gebruikt, is specifiek bedoeld voor perimeterbeveiliging en is dus goed geschikt voor hotspots in volle baan. Het is dus van belang om voor iedere hotspot de meest geschikte technologie te bepalen.

Volgende proefprojecten hebben hun doeltreffendheid tegen het spoorlopen reeds bewezen: plaatsing van omheiningen in Luik, –70 %, detectiecamera's in Luik-Carré en Saint-Lambert, – 33 %, struikelmatten in Waver, – 95 % en slimme omheiningen in Jambes, – 90 %.

De slimme omheining is verbonden met een camera, waarvan de beelden in realtime kunnen worden bekeken door de operatoren van de NMBS.

De NMBS dient een welbepaalde procedure te volgen om in geval van beschadigingen aan de installatie of vandalisme de politie te contacteren.

Op vraag van Infrabel zijn er op 10 december 2017 een aantal specifieke veiligheidsregels betreffende spoorlopers in of nabij de sporen ingevoerd voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Die regels maken een onderscheid tussen een spoorloper die al dan niet een onmiddellijk risico op een persoonsongeval vormt en dit al naargelang de spoorloper zich in of buiten de gevarezone van de sporen bevindt. Bevindt de spoorloper zich in de gevarezone, dan worden alle treinbestuurders via een alarmbericht verwittigd. Zodra ze dat alarmbericht ontvangen, passen de treinbestuurders onmiddellijk het rijden op zicht toe om een aanrijding met de spoorloper te vermijden. Bevindt de spoorloper zich buiten de gevarezone, dan dient er eerst een tweede controle te gebeuren. Bij bevestiging wordt iedere treinbestuurder die in de richting van de betreffende plaats rijdt, via een melding verzocht de rijsnelheid op de plaats van het spoorlopen te beperken en voorzichtig te rijden.

08.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben blij dat er uitgebreid wordt getest, niet alleen met de slimme omheining, maar ook met andere systemen, zoals struikelmatten, camera's en andere die u hebt opgesomd. Ik hoop alleen dat er snel werk wordt gemaakt van, in eerste instantie, het beveiligen van de hotspots, hoewel ik mij afvraag welke dat juist zullen zijn en op welke basis zij zullen worden bepaald. Ik hoop alleszins dat men zich zeker zal richten op de spoorlopers die een risico vormen voor een persoonsongeval en dat daar ook de nodige budgetten tegenover zullen staan.

08.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, het is inderdaad noodzakelijk dat wij spoorlopen voorkomen. Uit uw antwoord kan ik afleiden dat struikelmatten alvast de meest effectieve maatregel vormen. Ik stel mij dan ook alsnog de vraag of de slimme omheiningen, gelet op de hoge kostprijs ervan, niet kunnen worden vervangen door een aantal andere maatregelen die misschien effectiever zijn.

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

09 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station en de stationsparking van Ede (Haaltert)" (55001245C)

09 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La gare et le parking de la gare de Ede (Haaltert)" (55001245C)

09.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, de jongste tijd is er al veel gesproken over het betalend maken van stationsparkings in heel het land. Mijn mondelinge vraag gaat over twee concrete voorbeelden, met name het station van Ede en het station van Haaltert zelf. Misschien was dat niet duidelijk op te maken uit de tekst van mijn ingediende vraag, maar het gaat wel degelijk over twee stations.

In eerste instantie is het al betreurenswaardig dat de functie van die stationsgebouwen gereduceerd is. Het ene stationsgebouw is afgebroken en het andere staat leeg en is te koop. Er is dus geen correcte dienstverlening meer want er is geen ticketverkoop, er zijn geen toiletten en er is geen aanspreekpersoon bij

eventuele problemen.

Wel krijgt de reiziger in Haaltert en Ede als cadeau dat de parkeerplaatsen betalend worden. In het geval van Haaltert wordt het aantal parkeerplaatsen bovendien gereduceerd. De inwoners en reizigers werden daarover niet altijd even duidelijk geïnformeerd, waarbij vooral de lokale overheid en de NMBS, en soms ook Infrabel, in gebreke blijven. In het geval van het station van Ede zijn de werken uiteraard met ruime vertraging gestart, maar ze schieten nu wel goed op. De vragen blijven echter onbeantwoord.

Mijnheer de minister, is er een verdeelsleutel onderhandeld over de kosten van de aanleg van de nieuwe parkeerplaatsen?

Zal de nieuwe parking effectief vanaf de eerste dag van de afwerking betalend zijn of is er nog uitstel mogelijk, aangezien er voor betaalparkings geen draagvlak is in de onmiddellijke buurt?

Ingeval het betalend parkeren onmiddellijk wordt ingevoerd, voor wie zijn de inkomsten?

Krijgen reizigers, dus klanten van de NMBS, een ander tarief toebedeeld dan aangelanden of buurtbewoners die ook gebruik wensen te maken van die parkeerfaciliteiten?

09.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de NMBS bevestigt mij dat ze inderdaad van plan is de parkings van Ede en Haaltert betalend te maken in het tweede kwartaal van 2020. De NMBS zal hierover overleggen met de gemeente Haaltert.

Als een stationsparking verzadigd is door gebruikers die niet de trein nemen, is het door de plaatsing van een toegangscontrole met een gedifferentieerde tarifiering voor niet-reizigers mogelijk om plaatsen vrij te houden voor de treinreizigers. Treinreizigers krijgen dus korting op alle parkingproducten. Het tarief ligt volgens de NMBS een stuk onder het commercieel tarief voor niet-reizigers.

Telkens een autoparking betalend wordt, bekijkt de NMBS ook het fietsluik, om zo te trachten een modal shift te realiseren. Er moet ook worden bekeken of er vraag is naar een betalende bewaakte fietsenstalling. Er blijft ook steeds een voldoende aanbod aan gratis fietsplaatsen. Een deel van de opbrengsten uit de autoparkings wordt benut voor fietsenstallingen. Het andere deel van de opbrengst gebruikt de NMBS om de operationele kosten van de parkings te financieren.

09.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, het is effectief zo, en ik ken die stationparkings persoonlijk heel goed, dat er momenteel reeds ruim voldoende plaats is voor koning fiets of zelfs koning bakfiets. Het aantal plaatsen voor auto's is echter een groter probleem. De redenering van de NMBS kan heel hip klinken dezer dagen, maar ik denk dat ze een beetje naïef is. Sterker nog, ik ben er zeker van dat ze naïef is.

Het probleem zal verschuiven, mensen zullen hun auto parkeren in de omliggende straten en dat is nu net het probleem. De buurt van het station van Ede zit reeds jaren verwickeld in een masterplan. Er is daar een grote parkeerproblematiek, 'niet alleen' gelieerd aan het station, maar 'vooral' gelieerd aan het station. Door het betalend maken van die stationsparking zal de parkeerdruk alleen maar toenemen.

Vanuit mijn functie als gemeenteraadslid van Haaltert, als Vlaams Belanger zit ik uiteraard niet in de meerderheid, zal ik via ons gemeentebestuur de NMBS proberen voor te stellen om onderhandelingen op te starten en even af te wachten. Ik zal voorstellen om, naar analogie van de stationsparking in Diest, het betalend maken van die parking nog even uit te stellen en te herbekijken.

Wordt vervolgd, hoop ik en denk ik.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité)** sur "L'avenir du personnel de la SNCB et les conséquences pour les usagers" (55001256C)

- **Jan Bertels à François Bellot (Mobilité)** sur "La réorganisation du personnel de gare en raison d'effectifs insuffisants" (55001435C)

10 **Samengevoegde vragen van**

- **Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van het NMBS-personeel en de gevolgen voor de reizigers" (55001256C)**
- **Jan Bertels aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reorganisatie van het stationspersoneel ten gevolge van personeelstekorten" (55001435C)**

10.01 **Mélissa Hanus (PS):** Monsieur le ministre, la qualité du transport de passagers par la SNCB est étroitement liée à la qualité du service offert par les membres de son personnel. Or les modifications annoncées de leur cadre de travail apparaissent comme une régression pour leur emploi et le service aux usagers: généralisation du cadre flottant, disparition d'un grand nombre de services "planton" pour les accompagnateurs et centralisation des services techniques.

Pour la province de Luxembourg, ces modifications devraient se traduire par une disparition de la cellule technique des conducteurs d'Arlon au profit de celle de Namur. Il en ira de même pour la cabine de signalisation de Libramont.

Monsieur le ministre, entre une détérioration des conditions de travail des cheminots et une désertification des services ruraux du chemin de fer, pourriez-vous m'éclairer sur la perspective que vous souhaitez donner au rail luxembourgeois? Confirmez-vous la centralisation de la cellule technique des conducteurs d'Arlon au profit de celle de Namur? Confirmez-vous la suppression de la cabine de signalisation de Libramont? Dans l'affirmative, quel sera le devenir des travailleurs concernés? Une mobilité interne est-elle prévue? Quelles seront les conséquences pour le personnel concerné?

Quelle réponse apportez-vous aux nombreux accompagnateurs de train qui vont voir leurs horaires de travail davantage flexibilisés, au péril de leur vie sociale et familiale? Une concertation avec les représentants est-elle prévue?

Pour le personnel et les usagers, comment la SNCB compte-t-elle combler la disparition du service "planton", qui permettait une voie de recours lors de perturbations ou de l'absence d'un travailleur du rail et assurait ainsi une sécurité de service pour les usagers?

10.02 **Jan Bertels (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een gelijkaardige vraag, specifiek over stationschefs en onderstationschefs. De stationschef is immers een sleutelfiguur op het terrein bij onze spoorwegen, bij de NMBS. Stationschefs worden ingezet in de stations van ons land en houden toezicht op de veiligheid in het station en op de perrons. Zij controleren de samenstelling van de treinen, de veiligheid van personeel dat vlak bij de sporen werkt, de veiligheid in de stations, enzovoort. Ze dragen ook bij aan de stiptheid, door de opvolging van aansluitingen en de organisatie van het werk van de rangeerders. De stationschefs zijn cruciaal voor het eerste vertrek, wat zeer belangrijk is wanneer het vertrekstation zich bijvoorbeeld in de Kempen bevindt. De stationschefs zijn dus ware ambassadeurs voor het spoor, een aanspreekpunt. Ze beantwoorden ook de vragen van de klanten, helpen klanten bij het gebruik van de automaten, helpen mensen met een beperking of personen met een handicap om de trein te gebruiken, begeleiden reizigers bij zwaar verstoord verkeer en dies meer.

Ten gevolge van personeelstekorten, althans volgens mededelingen van op het terrein, zou er bijvoorbeeld in het station van Herentals binnenkort geen stationschef en ook geen onderstationschef meer aanwezig zijn. Dat werk zou gebeuren vanuit Turnhout, dus van op afstand. Turnhout is het vertrekstation voor veel treinen in de Kempen. In andere stations doet zich een vergelijkbaar probleem voor, bijvoorbeeld in het station van Aarschot.

Het station van Herentals is voor de Kempische regio een groot station waar dagelijks 4.000 reizigers opstappen of overstappen. Het station van Herentals is voor het spoor de toegang tot de Kempen. Voor de veiligheid van zowel de reizigers als van het spoorwegpersoneel is het dan ook belangrijk dat er personeel, een stationschef of een onderstationschef, aanwezig is. Ook bijvoorbeeld in het kader van de problematiek van het spoorlopen, waarover daarnet nog gesproken werd, is het belangrijk dat de dienstverlening bewaard blijft.

Mijnheer de minister, wat betekenen de personeelstekorten, het gebrek aan een stationschef en onderstationschef, concreet voor het station van Herentals?

Klopt het dat er in de Kempen personeelstekorten zijn om de job van stationschef en onderstationschef te

kunnen invullen?

In hoeveel Kempische stations vormt dat een probleem? Onze regio is door de spoorwegen al niet rijkelijk bedeeeld.

Hoe zult u ervoor zorgen dat de veiligheid in het station van Herentals en de betrokken Kempische stations wordt gegarandeerd?

10.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la qualité du transport des voyageurs est effectivement étroitement liée à la qualité des services offerts par le personnel de la SNCB. C'est tout particulièrement le cas dans la gestion des trains en temps réel. Celle-ci implique la collaboration étroite de plusieurs métiers qui, ensemble, garantissent un service et une information de qualité.

Aujourd'hui, ces métiers sont organisés au niveau régional dans des lieux différents, ce qui rend la communication et la collaboration entre eux plus complexe. Afin d'optimiser le service offert aux voyageurs, la SNCB a décidé de regrouper les métiers du temps réel à l'échelle des districts régionaux au sein de cinq centres opérationnels: Namur, Mons, Bruxelles, Anvers et Gand, afin de permettre une meilleure gestion de la circulation des trains en temps réel.

Dans ce cadre, la cellule de gestion en temps réel des conducteurs d'Arlon sera effectivement regroupée avec la cellule de Namur à partir de juin 2020. Des mesures d'accompagnement ont déjà été mises en place pour le personnel impacté. Des solutions locales ont été trouvées pour un tiers des agents ne souhaitant pas rejoindre la permanence de Namur. Ceci dit, il n'est pas question de supprimer ni le dépôt d'Arlon, ni l'encadrement d'instructeurs.

En ce qui concerne les plantons du personnel de conduite, la SNCB me confirme qu'il n'y a pas de modification prévue. Ces besoins sont déterminés en fonction de critères impactant les voyageurs, tels que la bonne organisation des correspondances, et ne sont pas non plus liés au regroupement des métiers du temps réel.

La SNCB ajoute que les prestations des accompagnateurs de train sont adaptées en fonction des changements apportés dans le plan de transport qui entre en vigueur chaque année en décembre. L'adaptation de ces prestations est en effet présentée et discutée au niveau local avec les organisations représentatives du personnel.

De la même façon, les services "planton" du personnel d'accompagnement des trains sont adaptés selon l'évolution du plan de transport et plus précisément en tenant compte de l'augmentation du nombre de voyageurs, des correspondances prévues entre les trains et des relais d'accompagnateurs nécessaires. Des changements dans les services "planton" sont ainsi apportés localement mais ne connaissent pas de diminution au niveau global pour l'ensemble du réseau.

De NMBS deelt mij mee dat in het station van Herentals recentelijk een aantal onderstationschefs in dezelfde periode een pensioenaanvraag heeft ingediend. Om dat tijdelijke probleem op te vangen en ervoor te zorgen dat het onthaal van de klanten op dezelfde manier kan worden georganiseerd, wordt de functie van onderstationschef tijdelijk uitgevoerd door een ander personeelslid dat ervaring heeft met het onthaal van de klanten. Het station van Herentals en de perrons blijven dus onder toezicht van een NMBS-medewerker.

De NMBS heeft in het algemeen geen tekorten aan onderstationschefs. Om te anticiperen op mogelijke toekomstige tekorten wegens nakende pensioneringen heeft de NMBS beslist om op korte termijn over te gaan tot dringende aanwervingen van onderstationschefs om zo te voldoen aan de behoeften op het hele net. Het aantal aan te werven nieuwe medewerkers moet nog worden bepaald door de NMBS. Die oefening wordt momenteel gemaakt.

Wat betreft de personeelstekorten in de Kempen om de job van stationschef en onderstationschef te kunnen invullen, is er vandaag in geen enkel ander Kempens station een probleem om de noodzakelijke prestaties van onderstationschefs in te vullen.

Inzake de veiligheid in die stations is er sociale controle door de aanwezigheid van NMBS-medewerkers op de perrons, in het station van Turnhout 24 uur per dag op weekdays en op zon- en feestdagen en van 6.00

tot 22.00 uur op zaterdag, net als in het station van Herentals. In het station van Lier is er een aanwezigheid van 6.00 uur tot 22.00 uur op weekdays en in het station van Mol 24 uur per dag, zeven dagen per week, net als in het station van Aarschot. De loketten in deze vijf stations zijn zeven dagen per week open.

Naast de aanwezigheid van NMBS-medewerkers beschikken al deze stations, met uitzondering van Herentals, over cameratoezicht. De camerabeelden in al deze stations worden 24 uur op 24, zeven dagen op zeven, gemonitord op het Security Operations Center te Brussel. Hierdoor is de NMBS in staat om snel de eigen veiligheidsdienst Securail ter plaatse te sturen in geval van onregelmatigheden of overlast. Indien nodig wordt bijstand gevraagd aan de federale spoorwegpolitie of de lokale politie. In de vier stations die u vermeldt, bevinden zich in totaal 119 camera's. Om veiligheidsredenen communiceert de NMBS niet publiekelijk over het aantal of de locatie van haar camera's in specifieke stations.

Wat Herentals betreft, onderhandelt de NMBS momenteel met het stadsbestuur over de toekomstige plaatsing van camera's in het kader van een samenwerkingsverband. Naast de camerabewaking zorgt de NMBS voor patrouilles van haar mobiele Securailbrigades, die regelmatig langs de Kempische stations gaan.

10.04 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, vous ne serez pas étonné d'apprendre que votre réponse me déçoit énormément.

Vous confirmez à nouveau que la ruralité n'est pas la priorité de la SNCB, en ce compris pour le personnel qui y travaille.

Vous mentionnez des solutions locales en termes de travail pour seulement un tiers du personnel. Je suis donc évidemment inquiète pour le personnel restant. Je reviendrai donc vers vous pour vous poser d'autres questions car je ne compte pas laisser tomber ma région.

10.05 Jan Bertels (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb twee opmerkingen.

In het station van Herentals is er wel NMBS-personeel aanwezig, maar het personeel dat daar de taak van onderstationschef en/of stationschef moet uitoefenen is daar absoluut niet voor opgeleid. Dat ziet men bij het minste probleem. Jammer genoeg zijn er af en toe problemen op het spoor waarbij er zaken georganiseerd moeten worden als vervangende bussen. Met alle respect voor die mensen die geen enkele opleiding hebben gekregen en gewoon in dat kantoor worden gezet, zij weten niet wat ze moeten doen om bijvoorbeeld vervangende bussen in te leggen. Ze worden dan meer dan een uur aan hun lot overgelaten, met aankomende of gestrande reizigers in het station van Herentals. U komt hier vertellen dat er eigenlijk geen probleem is en dat er NMBS-personeel aanwezig is. Wij zouden graag zien dat er gekwalificeerd NMBS-personeel aanwezig is of dat deze mensen de nodige opleiding krijgen.

Ten tweede, wat het cameratoezicht in Herentals betreft, dat is al meer dan twee jaar een *ongoing story*. Ik ken het stadsbestuur van Herentals heel goed en het blijft voor mij een raadsel waarom het meer dan twee jaar moet duren om daar bewakingscamera's te hangen in de stationsomgeving. In de meeste stations in Vlaanderen heeft men die zonder problemen kunnen plaatsen. Blijkbaar is er daarmee echter een fundamenteel probleem in Herentals en dat kan gewoon niet. Ik wil er meteen zelf aan toevoegen dat dit niet aan het stadsbestuur ligt.

10.06 François Bellot, ministre: Lorsque, à Libramont, on a supprimé le poste SNCB pour le mettre à Liège et à Namur, le personnel a été invité à aller travailler là-bas. Un tiers n'a pas accepté et des solutions ont été trouvées.

Par contre, pour maintenir le volume de l'emploi, Infrabel a créé un service à Libramont dont le cadre compte 19 personnes. Infrabel a lancé examen pour recruter 19 personnes: 2 personnes de la province du Luxembourg ont posé leur candidature et les 17 autres personnes viennent des provinces du Hainaut, de Liège et de Namur parce qu'on ne trouve plus au niveau local le personnel pour remplir les cadres. Pour remplir le personnel du cadre Infrabel à Libramont, il faut faire venir des personnes qui font des déplacements importants tous les jours. Les techniciens que l'on souhaite recruter sur place ne se présentent pas et, faute de candidats, on doit aller les chercher ailleurs.

Le **président:** Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je reviens donc vers le Parlement qui a toujours le dernier mot. Les deux intervenants souhaitent-ils ajouter un mot? (*Non*)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir de Securail" (55001305C)

11 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van Securail" (55001305C)

11.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, il me revient que le personnel de Securail, qui relève de la direction Transport de la SNCB et qui représente près de 600 personnes, s'inquiète de l'avenir de leur service dont l'efficacité est pourtant prouvée.

Ayant la qualité d'agents de police judiciaire chargés d'une mission de prévention et de répression de première ligne, les membres du personnel de Securail participent clairement à la sécurisation du transport ferroviaire. Il n'en demeure pas moins que les membres du personnel s'inquiètent de perspectives de libéralisation du transport des personnes par voie ferroviaire.

La question de leur intégration au sein de la police des chemins de fer, qui relève de l'autorité du ministre fédéral de l'Intérieur et qui se distingue des missions de Securail en ce que la police des chemins de fer n'intervient qu'après constat d'infractions, est également évoquée.

En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si des contacts ont été entrepris récemment avec les organisations représentant le personnel de Securail? Dans l'affirmative, des garanties ont-elles été confirmées au bénéfice du personnel, et ce, dans quel sens? Les effectifs de Securail sont-ils suffisants pour leur permettre d'assurer leurs missions toujours plus nombreuses?

11.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la question de l'avenir de Securail, dans le cadre de la libéralisation du rail, ne s'est pas posée récemment. Cela avait été évoqué à un moment donné.

Pour rappel, en 2013, le gouvernement avait opté pour désigner un unique service de sécurité compétent pour l'ensemble du domaine ferroviaire car auparavant, il y en avait deux. C'était au moment où nous avions rediscuté de la séparation de la SNCB du groupement Infrabel, etc.

Le débat relatif au transfert de Securail vers le DAB, le service de sécurisation de la police fédérale, a été quant à lui mené sous la législature précédente, c'est-à-dire avant le mois de mai de cette année. À l'époque, j'avais plaidé pour un maintien de Securail au sein de la SNCB, et je n'ai pas changé mon point de vue. Il est en effet primordial que ce service garde un ancrage ferroviaire fort et continue à se concentrer sur des priorités purement ferroviaires, ce qui ne serait pas le cas d'un service qui dépendrait de la police fédérale.

Cela ne signifie pas que des tâches de la police des chemins de fer (SPC), de la police locale et de Securail ne doivent pas être à nouveau précisées. Chaque service a sa propre spécificité et il est important de tendre vers une meilleure synergie des services par le biais d'une approche intégrée. C'est la raison pour laquelle j'estime que la nouvelle mouture de la circulaire dite "Duquesne", répartissant les missions de police dans les chemins de fer, devrait dorénavant inclure tous les acteurs de la sécurité.

Par ailleurs, aucun contact n'a été pris récemment avec des organisations représentant le personnel de Securail quant à l'avenir de Securail. Ses effectifs sont suffisants actuellement. Par contre, je n'exclus pas qu'il faille réévaluer la situation lorsque la réforme de la SPC aura abouti. Ce sera le cas non seulement pour Securail, mais également, et surtout, pour les services de police. J'entends en effet que la SPC s'est déjà retirée de certaines gares, sans avoir attendu la nouvelle circulaire, et que la police locale n'a pas nécessairement repris ces tâches, souvent par manque de capacité. Il serait inadmissible que les agents de Securail soient les victimes d'un désinvestissement de la capacité policière au sens propre comme au sens figuré, et soient appelés à remplacer la police fédérale ou la police locale.

11.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse claire et très étayée, comme à l'accoutumée.

J'entends votre position: maintenir Securail au sein de la SCB. Je comprends vos arguments. Mais je pense qu'il faut tenir compte de la spécificité du travail de ses agents, qui consiste tout de même à assurer la sécurité. Leur fonction comporte cette dimension sécuritaire. Nous devons en tenir compte. Il me revient, par ces agents, que les situations où ils sont pris à partie par des personnes, ou violentés, existent bel et bien. Des cas assez lourds m'ont été rapportés.

Il est très important d'assurer la sécurité des personnes qui veillent à notre propre sécurité, et notamment, de mettre plusieurs choses en place au niveau de leur formation. Il faudrait faire en sorte qu'ils puissent correctement gérer des mouvements de foule, par exemple. Ils sont appelés en appui à la police lors de manifestations; en effet, de nombreuses manifestations ont pour point de départ des gares, qu'il s'agisse de la gare Centrale, de la gare du Midi ou de la gare du Nord à Bruxelles. Il conviendrait aussi qu'ils aient un contact permanent avec le SOC lorsque la situation est urgente.

J'entends également votre volonté d'évaluer la situation et de déterminer si les effectifs sont suffisants ou pas.

Enfin, j'attire votre attention sur un cas particulier, à savoir la gare du Nord où la situation des migrants notamment n'est toujours pas réglée. Tant que cette question n'aura pas été traitée, il faudra, selon moi, débloquer des équipes supplémentaires car la situation sur le terrain est vraiment difficile pour tous les acteurs concernés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)" (55001307C)

12 Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verbetering van de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's)" (55001307C)

12.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, il me revient que seulement 21 gares de notre pays rempliraient les conditions décrites par la SNCB pour que les personnes à mobilité réduite puissent s'y rendre en toute autonomie, ce qui implique assistance personnelle et accessibilité intégrale via une rampe d'accès.

Si 70 gares disposent de l'accessibilité intégrale mais pas de l'assistance personnelle, les 361 gares restantes ne disposent ni de l'une ni de l'autre. Ce constat interpelle le CAWaB, le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles, qui a rencontré la direction de la SNCB en juin dernier.

De cette rencontre qui a impliqué d'autres acteurs comme l'ASBL Navetteurs.be, la SNCB se serait engagée à recruter un coordinateur "accessibilité" qui serait chargé de faire le lien entre les différents services en interne pour coordonner l'offre accessible aux PMR. Vous avez récemment déclaré dans la presse que l'objectif était de disposer de gares intégralement accessibles d'ici 2030 pour au moins 85 % des passagers, à négocier dans le cadre du nouveau plan d'investissement 2020-2030.

En conséquence, monsieur le ministre pouvez-vous nous faire savoir si le recrutement de ce manager "accessibilité" est en cours?

Un taux de couverture plus étendu des gares SNCB disposant de l'accessibilité PMR avec assistance personnelle a-t-il été fixé dans un délai rapproché? On évoque en effet l'échéance de fin avril 2020 pour la finalisation d'un plan stratégique de mise en accessibilité de la SNCB. Ce délai est-il réaliste?

De manière plus spécifique, quand seront installés les ascenseurs dans les gares de Rixensart et La Hulpe? Il me revient qu'elles ne sont toujours pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Président: Tomas Roggeman.

Voorzitter: Tomas Roggeman.

12.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, Mme Dutordoir vous a expliqué ici, durant l'audition du 20 novembre dernier, sa nouvelle politique transversale en matière de PMR.

En effet, auparavant la politique des PMR était gérée au sein de plusieurs directions de la SNCB. Chaque entité avait des responsabilités différentes en ce domaine. Dorénavant, la matière PMR sera gérée de façon transversale par une seule équipe.

Je vous prie également de vous référer à la réponse que j'ai donnée aux questions n^{os} 690, 1142 et 1152 lors de la commission du 23 octobre 2019. Je répète qu'il faudrait plus d'un milliard d'euros pour rendre intégralement accessibles toutes les gares dans notre pays.

La SNCB prévoit de rendre chaque année dix gares intégralement accessibles au cours de la période 2019-2022, en collaboration avec Infrabel.

J'ajouterai ici que, quand on fait des travaux dans une gare, quels qu'ils soient, ils essayent de rendre l'ensemble de la gare accessible aux personnes à mobilité réduite. Quand je dis ça, c'est jusqu'au trottoir devant la gare. Après, c'est l'affaire d'autres.

La SNCB poursuivra l'analyse de sa politique des PMR au cours des prochains mois et y intégrera aussi l'offre d'assistance.

En ce qui concerne l'engagement du coordinateur "accessibilité" chargé de faire le lien entre les différents services en interne pour coordonner l'offre accessible aux PMR, celui-ci prendra officiellement ses fonctions bientôt, le 1^{er} janvier 2020.

Enfin, en ce qui concerne votre question sur les ascenseurs à La Hulpe et à Rixensart, la SNCB m'indique que ceux-ci seront respectivement mis en œuvre au cours des deuxième et troisième trimestres 2020.

Enfin, nous avons Conseil européen lundi ou mardi. Nous examinons le paquet ferroviaire dans une des tranches. Il est spécifiquement prévu un chapitre "Accessibilité pour les personnes handicapées", avec toutes les formes de handicap. Les personnes à mobilité réduite ne sont pas nécessairement des personnes handicapées. Moi-même, quand j'ai deux grosses valises et que je dois monter quatre marches, je suis une personne à mobilité réduite par les circonstances. Je prends mon exemple mais je pourrais prendre l'exemple de nombreux Belges.

C'est une stratégie qui doit être développée avec la mise à 76 cm des quais chaque fois qu'on renouvelle les quais. Je me souviens avoir répondu à une question parlementaire sur le sujet. Si je me rappelle bien, 18 % des quais sont à 76 cm, 55 % sont à 26 cm et le reste est à 55 cm.

Vous pouvez donc voir l'effort qu'il faut produire. Mais, actuellement, de nombreuses gares font l'objet de travaux. Il est surtout question de mise à hauteur des quais et d'accessibilité. Il y a encore, bien entendu, d'autres équipements.

Quoi qu'il en soit, une stratégie forte est nécessaire. Et le fait de charger une personne d'assurer la transversalité des actions des différentes DG qui travaillent en silo est une excellente chose pour que chacun prenne conscience de sa part de responsabilité, sachant que chacun détient des solutions pour mener à bien cette politique.

12.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui témoigne que, même en période d'affaires courantes, on peut faire preuve de volontarisme et mener des politiques ambitieuses notamment en matière de mobilité. Vous donnez ici un très bon signal.

Comme vous le dites très justement, quand on parle d'accessibilité des navetteurs aux transports en commun, on vise, bien entendu, les personnes en situation de handicap, mais aussi les ministres qui sont souvent chargés avec leurs dossiers, les femmes enceintes, les femmes avec des poussettes, les cyclistes, les personnes âgées, etc. Finalement, cela concerne un belge sur trois qui rencontre des difficultés pour prendre le train. Il est donc très important d'être attentif à cette question.

J'entends également votre volonté de travailler de manière transversale. En matière de mobilité, on est obligé de travailler de cette manière, vu notamment la régionalisation partielle de cette compétence.

Toutefois, permettez-moi d'insister sur deux points en vue de la bonne mise en place de ces mesures. Il est

d'abord nécessaire de collaborer correctement avec les associations représentatives de ces navetteurs, mais aussi d'informer ces derniers quant aux mesures qui seront mises en place. En effet, de nombreuses plateformes d'information peuvent être facilement installées, comme cela a été le cas à l'occasion des travaux de la jonction Nord-Midi. Ce même canal pourrait être utilisé pour l'accessibilité des quais ou des gares pour les personnes à mobilité réduite.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het stroomlijnen van de TEN-T-procedures op de Raad Vervoer van de Europese Unie van 6 juni" (55001309C)

13 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'harmonisation des procédures du RTE-T au Conseil Transports de l'Union européenne du 6 juin" (55001309C)

13.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, op 6 juni 2019 kwam de Raad Vervoer van de Europese Unie samen. Een van de thema's op deze bijeenkomst was het voorstel van de Europese Commissie omtrent het stroomlijnen van procedures met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk. Het Europees Parlement gaf in februari te kennen dat, om projecten van gemeenschappelijk belang die vanaf 2021 gefinancierd worden in het kader van de nieuwe Connecting Europe Facility in het meerjarig financieel kader 2021-2027 de vruchten te laten plukken van dit voorstel, er zou moeten worden gezorgd voor een spoedige vaststelling ervan.

Het bleek echter niet eenvoudig om binnen de werkgroep van de Raad overeenstemming te vinden tussen de verschillende lidstaten. Het voorzitterschap van de Raad legde op 10 mei 2019 een compromisvoorstel voor dat de aard van het voorstel veranderde van een verordening naar een richtlijn en dat bovendien heel wat inhoudelijke aanpassingen doorvoerde. Toch bleek op 10 mei en vervolgens op de Raad van 6 juni dat er nog heel wat onenigheid tussen de lidstaten blijft bestaan.

Volgens de Belgische stellingname is er meer tijd nodig voor de bespreking. België kwam tijdens de Raad van juni niet tussen over dit dossier, maar geeft aan eerder sceptisch te staan ten aanzien van dit voorstel en voorstander te zijn van een werkbare richtlijn. Het toepassingsgebied wordt volgens België het best beperkt tot de grootste of de grensoverschrijdende trans-Europese netwerktrainprojecten en het unieke contactpunt moet zodanig geformuleerd worden dat het geen bijkomende administratieve last vormt in de Belgische institutionele context.

Mijnheer de minister, hoe verhoudt België zich tot het voorstel van het Europese Parlement op 13 februari 2019?

Waarom wil België het toepassingsgebied beperken?

Welke bijkomende administratieve last voorziet België wat het instellen van het unieke contactpunt betreft?

Waarom staat België sceptisch tegenover de duur en de inhoud van de procedure?

Welke vooruitgang is er sinds 6 juni geboekt omtrent dit voorstel binnen en buiten de relevante werkgroepen?

Tot slot, heeft België mee gepleit om de aard van het Commissievoorstel te veranderen in een richtlijn?

13.02 Minister François Bellot: Mevrouw Buyst, dit dossier slaat vooral op regionale bevoegdheden en het zijn dan ook de verschillende standpunten van de Gewesten die België op het niveau van de Europese Raad aanbrengt.

Tijdens de komende Europese Raad van 2 december zal een algemene aanpak moeten worden aangenomen. Ik heb er goede hoop op dat dit het geval zal zijn, daar het werk van de werkgroepen heeft geleid tot een compromistekst die acceptabel lijkt voor België, en die uiteindelijk zou moeten leiden tot de goedkeuring van een nieuwe richtlijn.

Zodra de Raad een standpunt heeft ingenomen, kunnen de besprekingen met het Europees Parlement aanvangen en zal een Belgisch standpunt worden ingenomen in het licht van de voorstellen van het

Parlement op dat moment.

Het is niet aan mij in de plaats van de Gewesten de standpunten te rechtvaardigen die zij in dit dossier hebben ingenomen. Hun standpunten zijn voor zover ik weet vooral gebaseerd op de wens een duidelijk kader te bieden aan de projectpromotoren om de administratieve lasten te beperken en de verdeling van de bevoegdheden tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus in België niet onnodig te bemoeilijken.

Het instellen van een uniek contactpunt heeft bij mijn weten nog niet het voorwerp uitgemaakt van een becijferde evaluatie, maar dat zou een samenwerkingsovereenkomst tussen alle entiteiten van ons land vereisen, wat op zijn beurt nieuwe administratieve lasten, met name inzake coördinatie, met zich brengt.

Inzake het CFE-transportprogramma is de FOD Mobiliteit en Vervoer momenteel verantwoordelijk voor de validering van de subsidieaanvragen betreffende spoorwegprojecten, met inbegrip van de ERTMS-projecten, ATM (Air Traffic Management), SESAR (Single European Sky ATM Research), de CF- en CQ-projecten betreffende innovatie en projecten inzake de infrastructuur van *intelligent transport services* wanneer die projecten van nationale aard zijn, en de maritieme projecten onder de federale bevoegdheid.

13.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat wij het allemaal een belangrijk onderwerp vinden. Ik ben dan ook verheugd dat u goede hoop hebt dat er tijdens de volgende Europese Raad op 2 december een acceptabel voorstel op tafel zal liggen. Groen pleit ervoor om verder in zetten op de uitrol van een uitgebreid trans-Europees treinnetwerk en wij durven zelfs vragen dat België hierin een leidende rol speelt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité des trains" (55001334C)**

- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité des trains" (55001767C)**

14 Samengevoegde vragen van

- **Sophie Thémont aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid van de treinen" (55001334C)**

- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid van de treinen" (55001767C)**

14.01 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, début octobre, *La Libre* avait présenté une grande enquête sur la ponctualité des trains sur les grandes lignes. Les chiffres sont interpellants: depuis 2015, les trains à l'heure se raréfient. La ponctualité régresse d'année en année alors que le nombre de navetteurs augmente.

Que ce soit d'un côté ou de l'autre de la frontière linguistique, les voyageurs arrivent très souvent en retard. Les voyageurs qui rejoignent Bruxelles au départ de Tournai, Mons ou Namur le matin ont quatre chances sur dix d'arriver en retard. Entre 16 h 00 et 19 h 00, les navetteurs qui effectuent la liaison Bruxelles-Charleroi-Sud n'ont que six trains sur dix dans les temps. Du côté flamand, pour le trajet Gand-Bruxelles en matinée, on ne recense qu'un taux compris entre 73,5 % et 77,81 % de trains ponctuels. Ces situations quotidiennes font que la majorité des usagers du chemin de fer en ont une très mauvaise image. Bien qu'une légère amélioration au niveau de la ponctualité ait été relevée pour cette année, les retards restent courants.

Il va de soi que le personnel n'est pas entièrement responsable de la situation. Ainsi, le travail effectué par les cheminots est remarquable, surtout lorsque l'on se penche sur les fonds investis dans le chemin de fer belge. En effet, confrontée à des coupes budgétaires importantes – 3 milliards d'euros sous la précédente législature (20 % de son budget) –, la SNCB poursuit une course effrénée afin de rester un service de qualité. Durant les 20 dernières années, le nombre de voyageurs de la SNCB a augmenté de 60 % mais le budget n'a pas suivi le même cours. La dotation d'investissement connaît, elle aussi, des difficultés: entre 2000 et 2018, le nombre de trains n'a augmenté que de 5 % et le nombre de sièges de 20 %. De plus, le nombre de travailleurs des chemins de fer a diminué de 30 % en moins de 20 ans.

Monsieur le ministre, quels nouveaux éléments pouvez-vous nous apporter quant à la situation? Possédez-vous de nouveaux chiffres sur la ponctualité des trains?

En cette période d'affaires courantes, je comprends qu'une prise d'initiative soit impossible. Néanmoins,

comprenez-vous qu'une revalorisation financière du chemin de fer est nécessaire et urgente?

14.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, tijdens de jongste hoorzitting heeft de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, verklaard dat 91 % van de treinen stipt rijdt.

Voor de NMBS is een vertraging pas van belang vanaf 6 minuten. Dat strookt niet met de verwachtingen van de reiziger, die door een vertraging zijn trein mist, waardoor zijn situatie dus erger is dan hij kon voorzien.

Uit de cijfers die *De Tijd* begin dit jaar kon inkijken, bleek dat slechts 49 % van de Belgische treinen vorig jaar op tijd reed, wat betekent dat ze minder dan 1 minuut vertraging hadden. Die cijfers maken duidelijk dat de manier van meten die vandaag door de NMBS wordt gehanteerd, onvoldoende aansluit bij de verwachtingen van de reizigers.

Nederland heeft ongeveer dezelfde stiptheidscijfers als België wat zijn treinverkeer betreft. Alleen rekent men daar vertragingen aan vanaf 3 minuten en wij pas vanaf 6 minuten.

Mijnheer de minister, waarom worden de vertragingen op onze spoorwegen pas vanaf 6 minuten als vertraging geregistreerd? Is het niet eerlijker tegenover de klanten om die tijd naar beneden bij te stellen?

Vertragingen worden enkel geregistreerd in het eindstation en niet bij de tussenstations. Ook dat geeft geen realistisch beeld van de vertragingen. Waarom worden die tussenstops niet opgenomen in de data omtrent vertragingen?

Is er geen betere meetmethode denkbaar dan de huidige, waarin ook afgeschafte treinen en gemiste aansluitingen worden opgenomen? Zult u als minister aandringen op een meer accurate en voor de reiziger meer geloofwaardige meetmethode inzake vertragingen?

14.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la SNCB et Infrabel m'informent que la ponctualité fait l'objet de toutes les attentions de la part de leurs services. Il s'agit d'une priorité de tous les instants.

Pour améliorer les résultats, un panel large de mesures est mis en œuvre comme le suivi quotidien de la ponctualité et des incidents, les réunions REX (retour d'expérience), les réunions des groupes de travail communs des managers de ligne SNCB-Infrabel, les mesures saisonnières et les soins des causes "tiers". Plus de détails par catégorie vous sont transmis par écrit.

En ce qui concerne les chiffres de ponctualité, ils sont publiés chaque mois, en pleine transparence, sur le site www.infrabel.be et sur le site de l'Open data (opendata.infrabel.be). L'ensemble des modalités de calcul de la ponctualité ferroviaire belge est détaillé dans le contrat de gestion qui lie Infrabel à l'État fédéral et spécifiquement dans son annexe 5 *Statistiques*. Ceci inclut notamment la question des six minutes et de l'enregistrement dans certaines gares et non pas systématiquement à chaque arrêt.

Infrabel a cependant toujours souhaité faire preuve de transparence en cette matière et a noué, avec les associations de voyageurs, un dialogue constructif. Ceci a débouché sur un certain nombre d'initiatives très positives comme le baromètre de ponctualité MobiPulse, lancé par Infrabel en février 2018. C'est un site internet sur lequel est publié, deux fois par jour, un aperçu des temps de parcours moyens réels qui ont été enregistrés au cours des heures de pointe précédentes sur les principaux axes de circulation entre Bruxelles et les grandes villes. Cette initiative répond justement à la demande d'adapter davantage la communication en matière de ponctualité à l'expérience du navetteur. En outre, pour que tout le monde se rende compte des temps de parcours, ceux-ci y sont comparés avec les temps de parcours réels des automobilistes effectuant le même trajet.

Par ailleurs, depuis avril 2019, la plateforme Open data d'Infrabel met à disposition un panel large de données recueillies ou produites dans le cadre de ses activités et notamment l'ensemble des données en matière de ponctualité. Il s'agit vraiment d'une avancée majeure en matière de transparence, puisque toutes ces informations publiées dans un format très accessible sont libres de consultation et de réutilisation.

Le rail est et reste une solution pour répondre aux défis climatiques qui nous attendent, que ce soit au niveau du transport de personnes ou de marchandises.

Actuellement, le gouvernement fédéral est en affaires courantes et dès lors dans l'impossibilité de s'engager budgétairement dans de nouveaux projets ferroviaires. Cependant, j'ai déjà invité à plusieurs reprises le prochain gouvernement à débloquer un financement complémentaire pour le rail, comme je l'ai fait au cours des trois dernières années.

Dans le cadre de la confection du Plan national Énergie-Climat (PNEC), j'ai demandé en plus des 30 milliards de dotation aux entreprises sur la période 2020-2030, l'inscription d'un budget complémentaire de 5 milliards d'ici 2030 afin de veiller à la fois à la pérennisation et à l'extension du réseau ferroviaire sur le plus long terme en intégrant, par exemple, le milliard pour les gares.

Comment calcule-t-on les 30 milliards? Une dotation annuelle de 2,8 milliards multipliés par 11, cela fait 30 milliards. Il y a les PMR, l'ensemble des moyens nécessaires au maintien de capacité, les moyens nécessaires aux extensions de capacité, comme le deuxième accès au port d'Anvers ou le début des études pour la jonction Nord-Midi. Mais je laisserai, bien entendu, au prochain négociateur, le soin de procéder aux ajustements.

J'ai lu un certain nombre de choses dans la note puisque que nous y avons contribué. Mais ce n'est pas parce que c'est écrit que l'accord sera toujours de rigueur à fin de la négociation. Attendons de voir à quel montant on aboutira par rapport à toutes les demandes qui ont été formulées et qui seront présentées au niveau international, au niveau du PNEC.

14.04 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces explications.

Néanmoins, en ce qui concerne la ponctualité, s'il est vrai qu'on peut apprécier qu'il y ait un mieux, il faudra surtout être attentif aux grandes lignes. En effet, ce sont les plus touchées et force est de constater que les trains les plus concernés sont ceux qui circulent aux heures de pointe.

En ce qui concerne la revalorisation financière, vous en avez parlé et je vous l'avais dit dans ma question, on sait bien qu'on est en affaires courantes et on ne peut que constater que les coupes budgétaires ont retardé les travaux, ce qui a amplifié la dégradation du réseau.

14.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt voor de informatie, die ik nog eens goed zal doornemen.

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

15 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De studententreinen in het NMBS-vervoersplan 2020-2023" (55001335C)

15 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains pour étudiants dans le plan de transport 2020-2023 de la SNCB" (55001335C)

15.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag handelt over de studententreinen die opgenomen zijn in het vervoersplan 2020-2023. Die studententreinen zijn uiteraard een nobel initiatief, dat wij steunen. In het vervoersplan is dus een deel gewijd aan die zogenaamde studententreinen, die op zondagavond naar de studentensteden Gent, Brussel en Leuven, en vooral naar Gent en Leuven, rijden. Andere plaatsen gelden als opstappunt.

De bediening op enkele lijnen, vooral van de stopplaatsen op die lijnen, roept vragen op. Zo is het opmerkelijk dat men het tweede grootste station van Oost-Vlaanderen, Denderleeuw, links laat liggen. Het station wordt gepasseerd via de bocht van Denderleeuw. Dat is niet alleen opmerkelijk omdat Denderleeuw het tweede grootste station van Oost-Vlaanderen is op het vlak van reizigersvervoer, de nodige infrastructuur is er ook aanwezig en er zijn heel wat potentiële reizigers en studenten in dezen vragende partij.

Denderleeuw is een kleine gemeente en heeft slechts 20.000 inwoners, maar Denderleeuw dient als pars pro toto op het vlak van personenvervoer per trein voor de hele Denderstreek, een regio die met ongeveer 300.000 inwoners vrij dicht bevolkt is. De regio heeft dus meer inwoners dan bijvoorbeeld de stad Gent. Dat is niet min. Wij betreuren dan ook dat het station niet is opgenomen als stopplaats voor de befaamde studententreinen op zondagavond. Is dat een vergetelheid of is er een andere reden voor?

Waarom wordt het station Denderleeuw niet aangedaan in de studentenroute richting Gent en verder naar Brugge en de kust en omgekeerd richting Brussel en de studentenstad Leuven?

Mijnheer de minister, zoals u en uw NMBS-collega's ongetwijfeld weten, is dit technisch perfect mogelijk en zou dit voor de Denderstreek een extra opportuniteit zijn op het vlak van ontsluiting.

15.02 Minister **François Bellot**: Collega De Spiegeleer, de NMBS informeert mij dat er twee redenen zijn waarom studententreinen worden ingelegd. Ten eerste, studententreinen zorgen voor een rechtstreekse verbinding tussen de stations en de studentensteden die niet rechtstreeks met elkaar verbonden worden door het vaste aanbod. Ten tweede, de studententreinen vergroten het aantal beschikbare zitplaatsen als het vaste aanbod niet volstaat.

Denderleeuw heeft momenteel op zondag reeds twee rechtstreekse verbindingen met Gent en één rechtstreekse verbinding met Leuven. Uit de bezettingscijfers blijkt dat er op de treinen tussen Denderleeuw en Gent enerzijds en Denderleeuw en Leuven anderzijds nog voldoende vrije plaatsen beschikbaar zijn. De NMBS is dan ook van mening dat er momenteel geen nood is aan een bijkomende directe studententrein vanuit Denderleeuw naar de grote Vlaamse studentensteden.

Daarenboven rijden de studententreinen De Panne-Gent-Brussel-Leuven en Hasselt-Brussel-Gent via spoorlijn 50A, de rechtstreekse snelle lijn tussen Brussel en Gent die geen perrons heeft in Denderleeuw. Indien deze treinen via Denderleeuw zouden moeten worden omgeleid, dan zou de reistijd tussen Brussel en Gent sterk toenemen, wat nadelig is voor de studenten die deze treinen momenteel nemen. Dit kan ook een nadelige invloed hebben op de stiptheid van de overige treinen in Denderleeuw.

De NMBS wil benadrukken dat ze de bezetting van de treinen uit Denderleeuw op zondag blijft volgen om overbezetting te vermijden.

15.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, in het eerste deel van uw antwoord verdedigde u, uiteraard op vraag van de NMBS, het bestaan en het nut van de studententreinen, maar ik heb dat helemaal niet in vraag gesteld.

Ik stel echter vast dat de Denderstreek een extra aansluiting mist. Momenteel is het aantal rechtstreekse verbindingen via de zogenaamde snelle lijn Denderleeuw-Gent op zondag twee 's avonds en twee 's ochtends. Ik veronderstel dat de studenten niet 's ochtends reeds naar de studentenstad trekken. Ik blijf van mening dat een derde verbinding, via de befaamde studententreinen, opportuun is.

De klassieke treinen, de niet-studententreinen, rijden nu ook reeds van De Panne naar Brussel en van Gent naar Leuven en Luik. Op zich is het aanbod voor de studenten, zoals het aanbod nu is, reeds aanwezig. Die studententreinen zijn dus eigenlijk een extra. En het is dat extraatje dat ik als inwoner van de Denderstreek wil behartigen. Ik wil u toch wel het belang daarvan doen inzien. Tot nu toe is dat blijkbaar nog niet gelukt, maar ik werk eraan voort.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La hausse des tarifs de la SNCB" (55001344C)

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation des tarifs de la SNCB" (55001354C)

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix des abonnements de la SNCB" (55001446C)

- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix des billets de train" (55001692C)

16 Samengevoegde vragen van

- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilititeit) over "De verhoging van de NMBS-tarieven" (55001344C)

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilititeit) over "De tariefverhoging bij de NMBS" (55001354C)

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilititeit) over "De prijsverhoging van de NMBS-abonnementen" (55001446C)

- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De prijsverhoging voor de treintickets" (55001692C)

16.01 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, la SNCB a récemment acté la hausse de ses tarifs pour l'année 2020. Aussi regrettable et à rebours des enjeux sociétaux qu'elle puisse être, cette décision n'est pas une surprise car, au vu des décisions et de l'inaction du gouvernement sous la précédente législature, le conseil d'administration de la SNCB n'avait pas vraiment le choix.

Ce dernier est coïncé dans un contrat de gestion conclu en 2008. Cette année-là, la SNCB transportait 30 millions de passagers de moins qu'aujourd'hui et les canicules estivales n'étaient pas systématiques. Depuis, le monde a changé, il s'est réchauffé et les responsables politiques auraient dû répondre à ces urgences. Il aurait fallu inscrire dans de nouveaux contrats de gestion les objectifs de la SNCB dans la réalité du plus grand défi du XXI^e siècle. Le transport ferroviaire doit être plus attractif pour le citoyen, pas plus cher! L'inaptitude du gouvernement Michel à sortir de son inertie nous a fait perdre au moins cinq années.

Pire, alors que le bon sens aurait été de réinvestir collectivement dans le mode de transport le plus durable, le gouvernement Michel a réduit drastiquement les dotations aux entreprises ferroviaires. Pourtant, les besoins sont là et la SNCB ne peut pas tourner le dos à ses missions et ses responsabilités, qui ont un coût. Elle a donc utilisé le seul outil à sa disposition comme réponse à l'inaction gouvernementale: la hausse des tarifs.

Monsieur le ministre, avec cette hausse des tarifs annoncée, quel montant supplémentaire la SNCB estime-t-elle obtenir par année? Comment seront affectés ces revenus supplémentaires? Suffiront-ils pour répondre aux nombreux défis du rail? Estimez-vous qu'une hausse des tarifs du transport ferroviaire est compatible avec les enjeux climatiques et de mobilité auxquels nous devons faire face?

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel is inmiddels verdwenen.

16.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, op 30 oktober 2019 kondigde de NMBS de nieuwe prijzen aan voor de tickets en abonnementen, geldig vanaf 1 februari 2020. De raad van bestuur keurde de nieuwe tarieven goed. Opvallend is dat de prijzen van een abonnement voor het zoveelste jaar op rij sterk de hoogte ingaan. In 2017 gingen de prijzen met 3,38 % omhoog. In 2018 gingen ze met 2,49 % omhoog. In 2019 stijgen ze nogmaals, namelijk met 2,87 %.

De prijsverhogingen voor abonnementen zijn steeds sterker dan de groei van de gezondheidsindex. Het gaat daarbij dus niet om een aanpassing van de prijzen aan de opgelopen kosten van de NMBS maar om een, volgens ons, doelbewuste strategie. De NMBS geeft dat ook toe in haar persbericht. Zij kiest ervoor het vrijetijdsverkeer per trein aantrekkelijker te maken. Losse tickets stijgen beperkter in prijs en de formules Go Pass en Rail Pass stijgen niet. Het zijn de abonnementen, die het gelag betalen.

Vorig jaar protesteerden de sociale partners hard tegen de prijsverhoging. Zij klagen aan dat de stiptheidsdoelstellingen weinig ambitieus zijn en dus steevast worden gehaald, wat derhalve voor de NMBS weinig stimulansen inhoudt om haar doelstellingen te verbeteren. Dat argument haalt ook de reizigersvereniging TreinTramBus aan. Ook betreuren de sociale partners dat steeds de abonneehouder hard wordt geraakt.

Ten eerste, sorteert de strategie, om meer vrijetijdsreizigers aan te trekken, het gewenste effect in de verkoop van losse tickets? In welke mate stegen de verkoopcijfers van losse tickets, Go Pass en Rail Pass? Welke andere maatregelen behalve de prijzen zet de NMBS nog in, om meer vrijetijdsverkeer aan te trekken?

Ten tweede, is te verwachten dat ook de komende jaren bij prijsverhogingen dezelfde keuze zal worden gemaakt?

Tot slot, hoe kunnen wij het stiptheidscriterium in de toekomst harder laten doorwegen, zodat het ook een stimulans voor de NMBS inhoudt?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

16.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, de collega's hebben al verwezen naar de recente beslissing van de raad van bestuur van de NMBS om vanaf 1 februari 2020 de prijzen te laten stijgen. Het gaat om een lichte verhoging. Zo lijkt het althans op papier, maar als men de prijssetting bekijkt over de voorbije 20 jaar, ziet men dat de prijs van een treinticket ondertussen met 60 % is gestegen.

Als wij het aanbod en de stiptheid daar eens naast leggen, dan kan moeilijk worden gezegd dat zij ook met 60 % zijn gestegen. Nochtans stipuleert artikel 15 van de beheersovereenkomst, die al dateert van 2008, dat men een jaarlijkse prijsverhoging gelijkgesteld aan de gezondheidsindex met een maximum van 1 % mag doorvoeren op voorwaarde dat de stiptheid verbetert. In 2011 moest de stiptheid volgens de beheersovereenkomst van 2008 92 % bedragen. Vandaag ligt de stiptheid echter op 90,2 %.

Mijnheer de minister, vindt u dat de stiptheid van de treinen voldoende is verbeterd om de prijsverhoging te rechtvaardigen?

Was er overleg met de sociale partners om de prijzen van schoolabonnementen of woon-werkabonnementen te verhogen? Zo ja, wat waren hun opmerkingen?

Ten slotte, heb ik drie vragen over cijfers. Met hoeveel procent is de gemiddelde prijs van een abonnement gestegen tussen 1999 en 2019? Met hoeveel procent is de gemiddelde prijs van een treinticket gestegen tussen 1999 en 2019? Met hoeveel procent is de gemiddelde prijs van een weekendbiljet gestegen tussen 1999 en 2019?

16.04 Minister **François Bellot**: Collega's, de NMBS past haar tarieven jaarlijks aan, overeenkomstig de bepalingen in het beheerscontract. De toepasselijke tarieven vanaf 1 februari 2020 werden door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd.

Om geldige conclusies te trekken over de tariefverhoging gaat de NMBS uit van haar producten in hun totaliteit en niet van een of ander afzonderlijk product, want dat zou kunnen leiden tot misleidende conclusies, die de werkelijkheid niet weerspiegelen.

Wij noteren de volgende ontwikkelingen de voorbije vijf jaar voor alle NMBS-producten: in 2014 plus 1,42 %, in 2015 geen verhoging, in 2016 plus 1,21 %, in 2017 plus 2,93 % en in 2018 plus 1,84 %.

De NMBS blijft haar strategie richten op het aantrekkelijker maken van treinen voor vrijetijdsreizigers naast de pendelaars. Daarom blijven de prijzen van de vrijetijdsproducten voor de jongeren onveranderd en mogen senioren voortaan hun voordelige seniorenbiljetten ook tijdens alle weekends van de zomervakantie gebruiken.

Dans cette même logique, l'adaptation tarifaire moyenne (+1,53 %) du billet standard et du billet week-end reste sous l'indice santé, qui est de 1,87 % dans la période de référence juin 2018-juin 2019. Cette augmentation découle des objectifs atteints en termes de ponctualité ainsi que d'évolution de l'indice santé.

L'adaptation du prix des abonnements domicile-travail et des abonnements scolaires, dont l'évolution repose partiellement sur l'évolution de l'indice santé, est de 2,87 %. Le calcul de l'adaptation suit les dispositions du contrat de gestion.

Les produits dérivés et les abonnements tels que la Carte Campus connaissent la même adaptation tarifaire.

L'adaptation tarifaire moyenne pour tous les autres produits, hors abonnements, s'élève à 1,87 % en lien avec l'indice santé. Le prix des produits de loisirs destinés aux jeunes (Go Pass 1, Go Pass 10 et Go Unlimited: trajets libres pour les jeunes jusqu'à 26 ans), de même que celui du Rail Pass (trajets libres) restent inchangés.

Le prix de la Key Card pour les courtes distances dans une zone déterminée et celui du Billet Seniors augmentent respectivement de 0,3 euro et 0,2 euro par trajet. Les seniors pourront désormais utiliser leur Billet Seniors tous les week-ends en juillet et en août (y compris le 15), la restriction actuelle étant levée.

*Président: Jean-Marc Delizée.
Voorzitter: Jean-Marc Delizée.*

De NMBS zorgt er overigens ook voor dat de stijging van bepaalde prijzen beperkt is, zodat haar aanbod competitief blijft. Zodoende liggen de tarieven in België aan de lage kant in vergelijking met de tarieven die in het buitenland worden gehanteerd. Bovendien werd het spoorvervoer in ons land de jongste jaren goedkoper dan andere vervoersmodi. België is samen met Zweden het enige land van de Europese Unie waar dat het geval is. Tijdens de periode 2005-2014 zijn de NMBS-tarieven elk jaar met gemiddeld 1 % gedaald tegenover de prijzen van de andere vervoersmodi.

En gros, cela veut dire que les tarifs de la SNCB ont augmenté de la moitié de ceux de l'opérateur TEC dans lequel le MR n'a rien à voir et de la société De Lijn dans laquelle les libéraux n'avaient rien à voir. Je tiens à le dire, madame Hanus.

Je voudrais aussi préciser qu'en province du Luxembourg, si on a relancé les travaux, ce n'est pas parce qu'il y a des économies. C'est parce que j'ai trouvé le milliard complémentaire qu'on a pu relancer la ligne Bruxelles-Luxembourg. Autrement elle était à l'arrêt.

Je rappelle encore que la progression du nombre de voyageurs, qui était de 1 % au cours des dix dernières années, est depuis l'année 2017 de plus de 3,5 %. Pourquoi? Parce que nous avons ajouté 72 trains sur Bruxelles et 5,1 % d'offre supplémentaire au plan de transport 2017. Cela, c'est le résultat de ce gouvernement!

Depuis 2017, les deux entreprises, tant la SNCB qu'Infrabel, ont retrouvé la voie du bénéfice, ce qui leur permet d'autofinancer un certain nombre de travaux.

Je pense que quand un dernier dossier sera passé au conseil d'administration, je pourrai vous présenter ce qu'était l'ancienne gestion de la SNCB et ce qu'est la nouvelle. Vous aurez alors des surprises concernant l'économie que l'on présente toujours comme étant de trois milliards. C'est grâce à ces investissements et à ces modifications des règles de gestion que nous avons imposées et portées, qu'aujourd'hui, on investit dans tous les coins de notre pays. Il convient de le rappeler.

Hoeveel extra inkomsten zullen worden gegenereerd voor de NMBS in 2020 ten opzichte van 2019 is moeilijk, zo niet onmogelijk te voorspellen.

Met de eventuele extra inkomsten zal de NMBS onder andere kunnen blijven investeren in de aanpassing van haar verkoopssysteem om tegemoet te komen aan de permanent evoluerende behoeften van haar klanten, en om een aanvaardbaar financieel evenwicht te kunnen aanhouden.

Dans le cadre des discussions à propos du contrat de gestion, nous avons introduit des Key Performance Indicator (KPI) ainsi qu'une rémunération des dirigeants dépendante de ces KPI, et notamment de la ponctualité. Toutefois, nous n'avons pu finaliser le contrat de gestion qui était prêt, compte tenu des affaires courantes.

Tot slot, de NMBS heeft haar voorgestelde aanpassing van de tarieven vanaf 1 februari 2020 op 4 november voorgelegd aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en aan de Nationale Arbeidsraad. Hun advies is nog niet beschikbaar.

16.05 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Pour l'évolution de la mobilité en zones rurales, nous ne partageons pas toujours le même point de vue.

16.06 François Bellot, ministre: Êtes-vous contre le déplacement en train en zones rurales?

16.07 Méliissa Hanus (PS): Absolument pas! Là-dessus, nous sommes d'accord!

Je ne pense pas avoir obtenu de réponse à la question de savoir quel montant supplémentaire la SNCB estimait récupérer chaque année. Je reviendrai donc vers vous à ce sujet.

16.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u voor uw uitgebreid antwoord, mijnheer de minister.

Twee zaken vallen mij op.

Als ik uw cijfers van de prijsstijgingen optel, dan blijkt dat de prijs de jongste vijf à zes jaar met 7,4 % is gestegen. Dat is niet niets.

Daarnaast hoor ik u geregeld verwijzen naar het beheerscontract. Het is heel duidelijk – onze discussie toont dit opnieuw aan – dat er nood is aan een nieuwe beheersovereenkomst. De NMBS bepaalt nu zelf haar strategie, zonder dat zij de visie van haar eigenaar kent. Welke andere eigenaar zou zo met zijn bedrijf omgaan? Groen roept u dus nogmaals op om zo snel mogelijk werk te maken van een goede beheersovereenkomst, met een duidelijke visie op de toekomst. Stiptheidscijfers zouden bijvoorbeeld beter gewogen kunnen worden en als stimulans voor de NMBS dienen.

16.09 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik wil er u, zoals collega Buyst, op wijzen dat de optelsom van de prijsaanpassingen in de afgelopen legislatuur inderdaad 7,4 % bedraagt, terwijl de stiptheid in dezelfde periode met 3 % gedaald is. De stiptheid gaat er dit jaar wel opnieuw op vooruit, maar zoals ik in de inleiding van mijn vraag heb gezegd, ligt die vandaag onder het niveau waarop die, volgens de beheersovereenkomst van 2008, in 2011 had moeten uitkomen.

Ondertussen zijn de prijzen van verschillende producten van de NMBS wel degelijk stevig gestegen. Ik vind het minder relevant om onze positie te bepalen ten opzichte van de ons omringende landen. Mij interesseert de reizigerstevredenheid hier en de prijs, die de mensen betalen, in ruil voor de service die zij mogen verwachten.

Persoonlijk vind ik dat de prijzen van treintickets, abonnementen en andere formules op het moment niet in verhouding staan tot de aangeboden kwaliteit van de dienstverlening.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55001366C van mevrouw Vindevoghel wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55001380C van de heer D'Amico wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Spoorlijn 58" (55001390C)

17 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 58" (55001390C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, Gent is een van de Vlaamse steden die het meeste geplaagd wordt door fileproblemen. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de Vlaamse regering een tijd geleden beslist heeft tot de aanleg van nieuwe spoorverbindingen, deels als antwoord op dat probleem. Een van de elementen uit dat plan is de heractivering van de spoorlijn L58 van Gent over Eeklo naar Maldegem. Dit wordt door Vlaanderen beschouwd als een Vlaamse spoorprioriteit en is als dusdanig ook opgenomen in de meerjarenplanning van Infrabel.

Welke perrons worden vernieuwd?

Zijn er plannen tot heropening van de haltes in Balgerhoeke, Eeklo-Noord en Maldegem?

Komen er nog bijkomende stations op dat traject?

Wordt die lijn geëlektrificeerd?

Hoe zal Infrabel omgaan met de overwegen die op dat traject gelegen zijn? Worden die allemaal gesloten? Worden daar alternatieve doorgangen voorzien? Welke worden gesloten?

Er werd voorzien dat Infrabel in de tweede helft van 2018 een aantal voorbereidende studies zou treffen ter voorbereiding van de werking. Hoe staat het daarmee? Zijn die op tijd afgerond?

Vanaf wanneer wordt daar gestart met de uitvoering van de werken?

17.02 Minister François Bellot: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat de haalbaarheidsstudie over de opwaardering van lijn 58, als men eenmaal aan het GEN begint, in 2020, zal opstarten.

Binnen het meerjarenplan voor strategische spoorinvesteringen 2018-2031, waarover een

samenwerkingsakkoord werd afgesloten tussen de federale Staat en de Gewesten, werd voor spoorlijn 58 enkel een budget voor studie vrijgemaakt, niet voor realisatie. Afhankelijk van de resultaten van de studie zal vervolgens beslist moeten worden of het opportuun is bijkomende middelen te reserveren voor de opwaardering van deze lijn, zoals eventueel de vernieuwing van de perrons, de afschaffing van overwegen of elektrificatiewerken.

17.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik begrijp dat er in een eerste fase enkel studies uitgevoerd worden, waar inmiddels al een vertraging van gemiddeld twee jaar op zit. Ik hoop toch dat er alvast in de voorbereiding voortgang gemaakt kan worden met die dossiers zodat dit kan leiden tot werkelijke ingrepen op het terrein.

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

18 **Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Aalter" (55001391C)**

18 **Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Aalter" (55001391C)**

18.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, als het onze ambitie is om meer mensen uit de auto en op de trein te krijgen, dan is het belangrijk dat wij ook het nodige comfort verzekeren. In het kader van de capaciteitsuitbreiding van spoorlijn 50A, heeft Infrabel haar plannen bekendgemaakt om de stopplaats Aalter te vernieuwen om het comfort van de reizigers te verbeteren.

Ten eerste, een deel van dat project betreft de constructie van een nieuw parkeergebouw. Kunt u toelichten in welke capaciteit wordt voorzien voor auto's en voor fietsen?

Ten tweede, op welke manier zal het vernieuwen van de perrons leiden tot verbetering van de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en voor minder mobiele mensen in het algemeen? Zullen er liften geïnstalleerd worden?

Ten derde, vanaf welk jaar worden deze projecten opgestart in uitvoering?

Ten vierde, zijn er intussen al budgetherzieningen geweest? Of volstaat de voorlopige budgettering?

18.02 **Minister François Bellot:** Mijnheer Roggeman, in het station van Aalter is het omwille van de huidige perroninfrastructuur voor de NMBS momenteel helaas niet mogelijk klanten met een beperkte mobiliteit assistentie aan te bieden. De perrons zijn immers enkel toegankelijk via trappen.

De aanpassing van de toegankelijkheid van het station van Aalter is wel in het meerjareninvesteringsplan opgenomen. Vanaf 2020 wordt de toegankelijkheid structureel aangepakt door middel van hellingen vanuit de onderdoorgang naar de perrons en vanuit de onderdoorgang naar de omgeving.

Wanneer in 2022 het op de parking aansluitende stationsplein wordt vernieuwd, zal de integrale toegankelijkheid van het station van Aalter gegarandeerd zijn. Ook de werken aan de perrons en de luifels zullen begin 2022 worden beëindigd.

De werken aan het functionele parkeergebouw zijn gepland van begin 2022 tot eind 2024. Dat parkeergebouw zal plaats bieden aan 450 parkeerplaatsen voor wagens, aan 16 parkeerplaatsen voor bromfietsen en minstens 400 parkeerplaatsen voor fietsen.

Het voorziene investeringsbedrag voor de NMBS bedraagt 2 miljoen euro voor de werken aan het station en 9,8 miljoen euro voor het parkeergebouw en het nieuwe station, dat in het parkeergebouw wordt geïntegreerd.

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

Ik ben blij te vernemen dat de werken aan de perrons ook zullen leiden tot een verbetering van de toegankelijkheid voor minder mobiele mensen en ik kijk alvast uit naar de start van de werken en de tijdige realisatie.

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

19 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Denderleeuw" (55001392C)

19 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Denderleeuw" (55001392C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het station van Denderleeuw is een van de grootste stations van Oost-Vlaanderen en het belangrijkste station in die provincie voor het Gewestelijk Expresnet (GEN). Omdat die site een belangrijke rol zou kunnen spelen als regionaal mobiliteitspunt is het belangrijk om daar bijkomend te investeren in ontsluiting en versterking van de capaciteit.

Ik wil u daarover graag enkele vragen voorleggen.

Volgens de werkplanning van Infrabel hadden de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het nieuwe parkeergebouw en de voltooiing van het aanbestedingsdossier moeten gebeuren in 2018, vorig jaar dus. Heeft men die timing gehaald? Heeft men inmiddels soms vertraging opgelopen?

Wat is de voorziene capaciteit van het nieuwe parkeergebouw? In hoeveel fietsparkeerplaatsen worden er voorzien?

Op welke manier zal de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en mindermobielen gegarandeerd worden?

Welke ingrepen worden er voorzien aan het stationsgebouw zelf?

Wanneer zullen al deze werken starten?

19.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de NMBS laat mij weten dat er in het huidige investeringsplan heel wat investeringen ingepland staan voor het station van Denderleeuw. In het kader van de toegankelijkheid komen er bijvoorbeeld liften naar de perrons. Ook zal het sanitair volledig worden vervangen. Bovendien zal op termijn het volledige stationsgebouw worden gerenoveerd. Volgens de huidige planning zullen de werken voor de verbetering van de toegankelijkheid starten in 2021.

De bouw van een parkeergarage is momenteel echter niet gepland. De NMBS heeft de vraag van de gemeente over de ontwikkeling van de parking weliswaar recent ontvangen, maar het is volgens de NMBS vandaag nog te vroeg om zich uit te spreken over de planning met betrekking tot de bouw van een eventuele parkeergarage.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de noden zijn groot in Denderleeuw op het vlak van de mobiliteit. Het is goed dat de planning in de steigers staat, maar ik betreur toch dat ook hier enkele jaren vertraging opgelopen wordt bij de voorbereiding van de werken. Ik verneem immers dat de studies die in 2018 moesten gebeuren, ertoe leiden dat ten vroegste pas vanaf 2021 uitvoering wordt gegeven aan de werken. Dat is betreurenswaardig en ik hoop dat erbovenop geen uitstel meer te slikken valt.

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

20 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Hansbeke" (55001393C)

20 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Hansbeke" (55001393C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, in het kader van de capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn 50A wil Infrabel de stopplaats van Hansbeke vernieuwen en een rondwegtunnel bouwen.

Mijnheer de minister, wat is de capaciteit voor de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen die daar aan het vernieuwd station ingericht zal worden?

Op welke manier wil Infrabel de geluidsoverlast voor omwonenden inperken?

Waren er intussen al budgetherzieningen? Welke bijkomende middelen zijn er nodig voor de realisatie van dat project?

20.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat er rond het station te Hansbeke 56 auto-parkeerplaatsen en 160 fietsparkeerplaatsen gepland worden. Het investeringsbedrag daarvoor beloopt 2,6 miljoen euro.

Volgens Infrabel vloeien de milderende maatregelen, waaronder de plaatsing van geluidsschermen, voort uit de vergunning en de MER-rapportage.

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u wel voor uw toelichting, mijnheer de minister.

Het is natuurlijk belangrijk dat de capaciteitsuitbreiding op die lijn gerealiseerd wordt, maar zeker in de onmiddellijke nabijheid van woonwijken heeft dat een impact op de buurt. Ik meen dan ook dat het belangrijk is de nodige geluidsisolatie aan te brengen in een vorm die het liefst esthetisch aanvaardbaar is, bijvoorbeeld groene geluidswanden, voor wie in de onmiddellijke nabijheid woont. Misschien kan Infrabel dat meenemen in de voorbereiding van de plannen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 **Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre d'accidents impliquant des camions en Wallonie" (55001409C)**

21 **Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aantal ongevallen met vrachtwagens in Wallonië" (55001409C)**

21.01 **Ludivine Dedonder** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le nombre d'accidents impliquant des camions était plutôt à la baisse ces dernières années mais l'année 2019 a malheureusement cassé cette courbe descendante. En effet, en Wallonie, on constate, pour cette année, une augmentation du nombre d'accidents impliquant des poids lourds et une augmentation du nombre de tués. En Flandre, par contre, on observe une diminution, et c'est heureux.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous cette différence entre les deux Régions? Pouvez-vous m'indiquer le nombre d'accidents impliquant des camions en Wallonie picarde en 2019? Combien de décès sont-ils liés à ces accidents? En Wallonie picarde, constate-t-on une évolution (positive ou négative) du nombre de tués lors d'un accident avec un camion ces dix dernières années? Pouvez-vous me fournir les chiffres?

21.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les données citées sont issues du baromètre de la sécurité routière du premier semestre 2019. On peut effectivement y voir une diminution importante du nombre d'accidents impliquant un camion en Flandre depuis trois ans et une stagnation du nombre d'accidents impliquant un camion en Wallonie.

Pour rappel, le baromètre de la sécurité routière élaboré par l'institut Vias permet de suivre les grandes tendances en matière d'accidents de la route trimestre par trimestre, sans devoir attendre les statistiques annuelles officielles. Une analyse ultérieure est cependant toujours nécessaire pour vérifier si ces tendances persistent.

Relativiser ces données par le nombre de kilomètres parcourus dans chacune des Régions nous montre que le risque d'accidents par kilomètre parcouru en Flandre tend à se rapprocher petit à petit de celui en Wallonie. Il faut encore préciser que la période ne couvre qu'une demi-année avec des chiffres relativement petits dont les évolutions sont plus sensibles aux écarts aléatoires. Enfin, le nombre de blessés n'est pas en augmentation, mais en légère diminution en Wallonie, tandis que le nombre de tués diminue en Flandre, mais est en forte augmentation en Wallonie.

L'analyse de la situation ne sera réalisée que lorsque les données définitives auront été publiées par le SPF Économie. Cependant, quelques hypothèses concernant ces chiffres peuvent être avancées prudemment. La première est liée à la mobilité des poids lourds car si ces derniers parcourent plus de kilomètres, il est logique que le nombre d'accidents et de tués soit en hausse, surtout si ces distances sont

parcourues sur des routes où le risque d'accidents graves est plus important, comme en milieu urbain. La seconde hypothèse concerne la mobilité des usagers doux. Une hausse combinée des trafics de camions, de bicyclettes, de trottinettes et d'autres modes de locomotion doux pourrait avoir comme conséquence une hausse du nombre de tués dans les accidents impliquant des poids lourds.

Je vais vous communiquer les tableaux montrant le nombre d'accidents et de tués dans des accidents impliquant un poids lourd en Wallonie picarde par semestre. Concernant les accidents, les données sont petites et fluctuent beaucoup d'une année à l'autre, même si la tendance semble être à la stagnation. Concernant les personnes décédées dans des accidents, les chiffres sont très petits et ne permettent pas une interprétation aisée. Mais avec deux tués au premier semestre 2019, la situation ne semble nullement hors norme par rapport aux années antérieures.

21.03 **Ludivine Dedonder** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces informations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 **Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de tri sélectif des déchets en gare de Mons" (55001478C)**

22 **Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het ontbreken van afvalsortering in het station Bergen" (55001478C)**

22.01 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, l'absence de tri sélectif pour le ramassage des déchets constatée à la gare de Mons a fait l'objet de nombreuses critiques de la part des voyageurs.

J'ai ainsi été interpellé par plusieurs navetteurs qui ont assisté, en gare de Mons, à des méthodes de ramassage de déchets très peu en phase avec les exigences actuelles de protection de l'environnement. D'après les témoignages recueillis, photos à l'appui, il s'avèrerait que l'entreprise chargée de ramasser les déchets vidait les poubelles et remettait systématiquement des sacs noirs sans permettre le tri sélectif. Chaque sac noir étant versé dans d'autres sacs noirs. Des nouveaux sacs noirs étaient installés par la suite, en l'absence de sacs destinés aux PMC et aux cartons.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, qu'il s'agit là d'une méthode de fonctionnement totalement inadéquate et contraire aux engagements environnementaux pris par une entreprise publique comme la SNCB.

Comment expliquez-vous une telle absence de tri sélectif à la gare de Mons? Le tri sélectif ne fait-il pas partie des obligations contractuelles de l'entreprise mandatée par la SNCB pour le ramassage des déchets à la gare de Mons? Pouvez-vous m'assurer qu'à l'avenir, le ramassage des déchets en gare de Mons, comme dans toutes les autres gares du pays, peu importe leur taille, se fera en appliquant le tri sélectif?

22.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, dernièrement en gare de Mons la SNCB a, tout comme vous, constaté de mauvaises pratiques en matière de tri sélectif. Lors du ramassage de déchets et de vidange des poubelles, le prestataire de services doit, dans la mesure du possible, trier les déchets en différentes catégories. Ces quatre catégories sont les suivantes: papiers et cartons, PMC (bidons et flacons en plastique, emballages métalliques et cartons à boissons), le verre et les déchets divers.

La SNCB a rappelé à son prestataire de services les consignes en place et les engagements pris vis-à-vis de la SNCB. Elle m'a confirmé qu'elle serait vigilante à ce propos et renforcerait ses contrôles pour une stricte application des dispositions contractuelles qui l'engagent.

22.03 **Éric Thiébaut** (PS): Merci, monsieur le ministre.

Ne vous inquiétez pas, de toute façon, comme je suis navetteur, et que je vais reprendre le train tout à l'heure pour Mons, je vérifierai directement si cette mesure a été appliquée afin que le tri sélectif soit à nouveau respecté.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Samengevoegde vragen van**

- **Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "Internet op de trein" (55001480C)**
- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "Wifi of mobiele dekking op de treinen" (55001790C)**

23 **Questions jointes de**

- **Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'internet dans les trains" (55001480C)**
- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le wifi ou la couverture mobile dans les trains" (55001790C)**

23.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over een proefproject, dat in 2016 reeds is uitgevoerd. Reizigers in twee eerste klasrijtuigen op de lijn Eupen-Oostende konden daarbij gebruikmaken van wifi.

Ondanks de positieve evaluatie van het project was de uitrol van het project te duur en besloot de NMBS niet langer te investeren in het aanbieden van wifi op de trein. Het is te duur en bovendien zouden de telecomoperatoren het hele spoornet tegen eind 2018 volledig hebben gedekt door 2G, 3G en 4G.

Uit de cijfers van het BIPT, dat metingen over het ganse grondgebied uitvoert, blijkt dat er een dekking van 38 % is voor Proximus, 79 % voor Orange en bijna 70 % voor BASE. Die cijfers komen overeen met een heel goed signaal van niveau 3. Aangezien het BIPT ervan uitgaat dat het stralingsniveau met een dekking binnenin de trein overeenkomt, kunnen wij stellen dat grote delen van het spoornet nog steeds geen mobiel internet hebben in de trein, temeer omdat de slechte dekking zich vooral in minder dichtbevolkte gebieden bevindt, zijnde plaatsen waar de trein vaak rijdt. Dat ondervinden vele treinreizigers ook elke dag. Een en ander zou immers het reizigerscomfort aanzienlijk verbeteren.

Daarom heb ik een aantal vragen ter zake.

Ten eerste, welke concrete maatregelen treft u, nu blijkt dat grote delen van het spoornet nog steeds onvoldoende signaal hebben om mobiel internet tot in de trein te krijgen?

Ten tweede, de nieuw aangekochte treinen zouden wel met netwerkversterkers worden uitgerust die mobiel internet makkelijker tot in de trein brengen. Kunt u dat bevestigen? Wat is de kostprijs van het systeem?

Ten derde, kan het systeem van netwerkversterkers ook worden toegepast op treinen die reeds in gebruik zijn? Heeft de NMBS de optie reeds bestudeerd? Zal zij die netwerkversterkers ook op andere treinen installeren? Indien wel of indien niet, waarom gaat de NMBS voor die keuze? Wat is de prijs per wagon voor het systeem?

Ten vierde, ook andere opties worden bestudeerd. Onderzoekers van l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne hebben ramen ontwikkeld die het signaal makkelijker doorlaten. Bent u op de hoogte van die technologie? Hoe staat u tegenover die technologie? Is de NMBS van plan die nieuwe technologie op bestaande treinen toe te passen? Werd bij de aankoop van nieuwe rijtuigen met die technologie rekening gehouden?

Ten slotte, vormt het gebrek aan voldoende mobiele dekking een probleem voor de activiteiten van het treinpersoneel? Welke instrumenten hangen van het mobiele netwerk af?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

23.02 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, collega Verhaert heeft het wifi-dossier al heel concreet en uitgebreid geschetst. Ik zal het dus niet herhalen.

Sp.a vindt dat het mogelijk zou moeten zijn om wifi aan te bieden op de treinen in België, zoals dat in Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk het geval is, evenals op de Thalys.

Wij hebben echter ook begrip voor het feit dat dit misschien een heel grote investering is. Als er kan worden gezorgd voor een goede dekking van 4G via de mobiele operatoren, dan denk ik dat het comfort van de treinreiziger daarmee ook al behoorlijk vooruitgeholpen is.

Ik heb de volgende vragen.

Is het plan om ooit wifi te installeren op de treinen in ons land nu al dan niet volledig afgevoerd?

Tegen wanneer kunnen treinreizigers erop rekenen dat er altijd en overal een mobiel netwerk aanwezig zal zijn op de trein?

23.03 Minister **François Bellot**: Collega's, ik verwijs u naar het antwoord dat ik op 18 oktober 2018 gaf op de schriftelijke vraag nr. 3332 van mevrouw De Coninck.

Ik herhaal dat de 4G-dekking van het spoorwegnet afhankelijk is van de investeringen die door de mobiele operatoren zijn vooropgesteld en van de verplichtingen op het vlak van dekking die door de minister van Telecommunicatie zijn vastgelegd.

Uw vraag met betrekking tot het verbeteren van het 2G-, 3G- en 4G-netwerkbereik, kan de NMBS dan ook niet beantwoorden. U moet uw vraag in dat verband richten tot de minister van Telecommunicatie, de heer Philippe De Backer, die bevoegd is voor de telecomoperatoren.

De NMBS laat mij weten dat zij in ieder geval niet op de hoogte is van een eventueel proefproject met een systeem van mobiel netwerkverkeer. De NMBS voert daarentegen momenteel wel testen uit op ramen die netwerksignalen beter zouden doorlaten. De mogelijkheid bestaat om de ontvangst van het gsm-signaal te verbeteren door een deel van het metaallaagje op de beglazing van het rollend materieel uit te snijden met een laser, zonder de energetische prestatie ervan te verminderen. De technische oplossing werd onlangs toegepast door de Zwitserse federale spoorwegen, de Oostenrijkse staatsspoorwegen en Deutsche Bahn. De resultaten van de laboratoriumtesten en van de lijntesten waren positief, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden. De NMBS overweegt om naar aanleiding van de revisie van de M7-rijtuigen de ruiten ervan te vervangen door aangepaste beglazing.

23.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de techniek die u beschrijft, wordt inderdaad onderzocht door de Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Ik ben alvast blij dat er initiatieven worden genomen, maar daarnaast moet toch eens worden bekeken of ook in de bestaande treinen een aantal aanpassingen kan gebeuren zodat er in ieder geval een netwerk aanwezig is, omdat het reizigerscomfort hierdoor enorm wordt verhoogd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55001503C van mevrouw Buyst, 55001532C van de heer Arens, 55001534C van mevrouw Thémont en 55001549C van mevrouw Jadin worden omgezet in schriftelijke vragen.

24 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55001604C)**

- **Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55001765C)**

24 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55001604C)**

- **Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55001765C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De technologie van zelfrijdende treinen is ondertussen in een vergevorderd stadium. Zowel in het Verenigd Koninkrijk als in Nederland en Frankrijk werden daarmee succesvolle testen uitgevoerd. In Nederland en Frankrijk zou de technologie geïmplementeerd worden op het net vanaf 2023 en zelfs ook voor hogesnelheidstreinen.

In haar ontwerp van ondernemingsplan voorziet Infrabel in een budget voor testprojecten met zelfrijdende treinen. In hoeverre kan Infrabel steunen op de resultaten van de proefprojecten in de buurlanden? Welke studies heeft de NMBS in de periode onder de heer Jo Cornu laten uitvoeren over zelfrijdende treinen? Wat waren de resultaten hiervan? Kunnen de commissieleden daarover beschikken?

Zijn er buiten de NMBS nog andere vervoersbedrijven actief op het net wiens samenwerking aan proefprojecten van Infrabel nuttig kan zijn?

Welk standpunt hebt u als toezichtsminister de voorbije jaren daarover ingenomen?

24.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, op 23 oktober heb ik in commissie ook al een vraag gesteld over zelfrijdende treinen. Toen klonk het nog dat de NMBS geen onmiddellijke plannen heeft om met zelfrijdende treinen testen uit te voeren. Op 12 november berichtte *De Tijd* dat Infrabel met de spoorwerken in de Noord-Zuidverbinding en de implementatie van ATO wel testen wil uitvoeren met zelfrijdende treinen. Hoewel de maatschappij voordien het project nog afschoot, kijkt ze hierbij duidelijk naar de beslissing die de NMBS neemt.

Welke nieuwe elementen hebt u inzake de zelfrijdende trein? Wat zijn de concrete plannen van Infrabel? Welke timing stelt Infrabel voorop?

Tijdens de hoorzitting van 20 november werd ook weer duidelijk dat de NMBS nog steeds niet stond te springen om in het project te stappen. Indien de NMBS bij haar standpunt blijft en geen testen wil uitvoeren met een zelfrijdende trein, welke opties bekijkt Infrabel dan om toch een proefproject te kunnen uitvoeren?

Wordt er ook gekeken om een proefproject op te starten voor treinen die cargo vervoeren? Wat zijn de mogelijkheden? Is er vanuit de cargosector reeds interesse getoond?

24.03 Minister **François Bellot**: Collega's, Infrabel en de NMBS laten mij weten dat ze de ATO-technologie (Automatic Train Operation) momenteel bestuderen. In het kader van de groeiende mobiliteitsbehoeften en het optimaal beheer van de spoorcapaciteit moet die mogelijkheid worden uitgediept.

De NMBS en Infrabel hebben in 2017 samen een studie opgezet specifiek met betrekking tot de Noord-Zuidverbinding. De conclusies worden in de komende maanden verwacht.

Infrabel en de NMBS moeten de volgende jaren, met uitvoering van hun masterplan ETCS, prioriteit geven aan de verdere uitrol van het ETCS-veiligheidssysteem op het volledige spoornet en op al het rollende materieel. Die uitrusting is een noodzakelijke voorwaarde voor de eventuele activering van de ATO-technologie.

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

Ik kijk uit naar de conclusies van de studie die u vernoemt. Als ik mij niet vergis zijn er in het verleden ook al voorstudies naar de zelfrijdende treinen uitgevoerd. Precies daarover ging ook mijn vraag. Ik hoop dat wij die ook kunnen opvragen en inkijken bij de NMBS en Infrabel.

Ik stel ook vast dat de negatieve en afwijzende toon over de zelfrijdende treinen een beetje gemilderd is. Dat is een stap in de goede richting.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 5001607C en 5001609C van mevrouw Buyst worden in schriftelijke vragen omgezet.

25 **Question de Eric Thiébaut à François Bellot (Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Mons" (55001628C)**

25 **Vraag van Eric Thiébaut aan François Bellot (Mobilité) over "De werken in het station Bergen" (55001628C)**

25.01 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, nous sommes en novembre 2019, soit huit ans après le lancement du chantier de la gare de Mons. Force est de constater qu'à la vue des travaux toujours en cours sur place, ce n'est pas demain que les Montois et les navetteurs – dont je fais partie – auront droit à leur nouvelle gare!

Si je reviens une nouvelle fois vers vous, c'est parce qu'un délai aussi long pour construire une nouvelle gare pose question et suscite de nombreuses critiques. Souvenez-vous de la dernière fois où je vous avais interrogé sur le chantier. Vous m'aviez répondu 2019 sans doute, mais 2020 était plus raisonnable. À chaque fois que j'interroge un ministre de l'Infrastructuur sur la gare de Mons, il me dit toujours qu'un an plus tard ce sera terminé et un an plus tard, il rajoute toujours un an. Cela fait douze ans que je suis

parlementaire et j'ai eu le temps de poser un certain nombre de questions sur les huit années de chantier.

C'est également très néfaste pour toutes les personnes concernées de près ou de loin par le chantier. Je pense aux voyageurs mais aussi aux riverains et aux personnes qui ont des activités commerciales dans ce quartier. Les nuisances qu'ils subissent sont énormes. Leur patience a aujourd'hui atteint ses limites.

Huit ans, c'est le double du délai initialement prévu. Pour rappel, la nouvelle gare était censée être terminée pour Mons 2015. De plus, tant de temps pour construire une nouvelle gare donne une image particulièrement négative de notre pays.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, il est grand temps que cela se termine. Quelles sont les étapes encore à réaliser avant la mise en service de la nouvelle gare? Les parkings actuellement terminés en sous-sol seront-ils prochainement mis en service? Au vu des éléments d'information dont vous disposez, pourriez-vous être précis quant à la fin définitive des travaux et communiquer une date d'inauguration de la nouvelle gare de Mons?

25.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que le retard important qui affecte le chantier de la gare multimodale de Mons est en très grande partie dû aux défaillances, c'est-à-dire aux faillites, des différentes entreprises auxquelles des marchés publics avaient été attribués pour réaliser la construction, le montage de la charpente métallique et des structures des abris de quai. Ces graves dysfonctionnements ont des répercussions sur les délais d'exécution et, en cascade, sur les marchés de la vitrerie, des engins de levage, des techniques spéciales et du parachèvement du chantier.

Nonobstant ces difficultés, les travaux de gros œuvre béton se poursuivent. Le bétonnage de la dalle vient d'ailleurs de se terminer et les travaux des escaliers Nord et Sud sont en cours. De plus, une procédure de marché est en cours afin de réaliser une ouverture anticipée du parking Nord, côté Grands Prés. L'objectif est l'automne 2020.

La date définitive de fin des travaux ne pourra être communiquée que lorsque tous les marchés seront attribués dans le respect de la législation sur les marchés publics et quand on aura levé les dernières péripéties des entreprises qui sont actives sur place et qui rencontrent à nouveau, pour certaines, des difficultés économiques et financières majeures.

25.03 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le ministre, il y a des rumeurs qui courent dans la région montoise selon lesquelles il y aurait encore une entreprise en faillite parmi celles qui doivent terminer le chantier. Vous me le confirmez et je sais bien qu'il s'agit plus que de rumeurs, d'après les échos que je reçois.

Il est clair aussi qu'avec les délais qui s'allongent sans arrêt, je crains que nous ne perdions le bénéfice des subsides européens qui ont été attribués pour le chantier. Je reviendrai vers vous pour m'assurer qu'il n'y a pas de risque à ce niveau-là.

Vous savez aussi qu'on parle d'une gare multimodale. Il y a donc aussi 30 millions d'euros qui sont prévus par la Région wallonne pour la partie bus de la gare. Je crois que là aussi, il y a des inquiétudes au gouvernement wallon. Vous venez avec des avancées partielles du chantier, comme vous le faites avec l'ouverture du parking qui est une bonne idée mais avouez que l'automne 2020 est encore très loin! C'est presque dans un an, soit encore une année de travaux pour ouvrir des parkings qui sont déjà construits.

J'ai du mal à comprendre qu'il faille autant de temps pour ouvrir les parkings. Je reviendrai certainement vers vous pour solliciter votre intervention afin de tenter d'aller plus vite dans l'ouverture de ces parkings qui sont sans doute attendus par les riverains qui se garent de l'autre côté de Mons, côté Grands Prés un peu partout pour bénéficier de l'accès à la gare via la passerelle actuelle.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: S'agissant de l'organisation de nos travaux, monsieur le ministre, nous confirmez-vous que vous nous quittez vers 17h 30?

25.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, si chacun intervient brièvement, je veux bien répondre brièvement.

De **voorzitter**: Wij zullen in elk geval de vraag van de heer Troosters behandelen.

Vraag nr. 55001674C van de heer Arens en vraag nr. 55001682C van mevrouw Farih zijn omgezet in schriftelijke vragen.

Misschien behandelen we ook nog één of twee vragen van de heer Vandenbroucke, en daarna zullen wij stoppen.

26 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobilité) over "Het actieplan 'Fine@Work'" (55001660C)

26 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan d'action 'Fine@Work'" (55001660C)

26.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, van begin januari tot midden april 2018 hebben alle medewerkers en hun leidinggevenden van de dienst Treinbegeleiding (BTR3), Operationeel Beheer (BTR5), en Corporate Security Service (BTR6) kunnen deelnemen aan de bevraging inzake welzijn op het werk en de beleving van verzuim.

Ongeveer 56,5 % van het totaal, zijnde 2.986 medewerkers, hebben de vragenlijst ingevuld. Een paar markante resultaten zijn uit die bevraging naar voren gekomen: 41 % heeft een gebrek aan energie om zich te ontspannen na de werkuren; 22 % ervaart een gebrek aan werkplezier; 57 % maar liefst beweert tegenstrijdige opdrachten te krijgen, en 26 % heeft het gevoel dat pesterijen tijdens het werk voorkomen.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek is het actieplan Fine@Work voor BTR3, 5 en 6 opgesteld. Mijn vraag is eenvoudigweg of u enige toelichting kunt geven over de stand van zaken en de inhoud van dat actieplan?

26.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Troosters, het pilootproject Fine@Work opgezet bij de Treinbegeleiding, het Operationeel Beheer Treinverkeer en de Corporate Security Service, werd uitgebreid naar alle NMBS-werknemers. Een visie en aanpak van welzijn en verzuim werden ontwikkeld en gecommuniceerd aan alle leidinggevenden, de HR-businesspartners en de comités voor preventie en bescherming op het werk. De aanpak die zich richt op de duurzame inzetbaarheid van medewerkers werd vertaald naar een welzijns- en verzuimprotocol voor leidinggevenden dat toelicht welke acties de leidinggevenden in de verschillende stappen van het verzuimproces proactief en reactief kunnen ondernemen. Daarbij worden onder andere de verschillende hulpkanalen die beschikbaar zijn, toegelicht, zoals de HR-businesspartners, de vertrouwenspersoon, de preventiedienst en de sociale dienst.

Om de leidinggevende te ondersteunen in zijn rol in de aanpak van welzijn en verzuim, zijn er verschillende tools ontwikkeld, waaronder een tool die toelaat om op een gebruiksvriendelijke manier het verzuim op groepsniveau te monitoren. Daarnaast krijgen leidinggevenden een applicatie ter beschikking om de gerichte opvolging van individuele medewerkers te faciliteren. Om de opvolging op een constructieve wijze te laten verlopen, is er een opleiding gelanceerd voor alle leidinggevenden, waarbij onder andere ruim wordt ingezet op gesprekstechnieken en vaardigheden bij verzuimgesprekken.

In 2020 wordt de opleiding voor de leidinggevenden verder uitgerold en wordt er in een verzuimopvolgingstool voor HR-businesspartners voorzien. Ook zullen er welzijnsthemadagen georganiseerd worden voor leidinggevenden, waarbij experts welzijntopics zullen toelichten en *good practices* kunnen worden uitgewisseld.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55001674C de M. Arens est transformée en question écrite. La question n° 55001693C de M. Vandenbroucke est sans objet. La question n° 55001694C de M. Vandenbroucke est transformée en question écrite. Les questions jointes n° 55001695C de Mme Jadin et n° 55001713C de M. Arens sont transformées en questions écrites. Les questions n° 55001702C de Mme Pas et n° 55001706C de Mme Rohonyi sont reportées. La question n° 55001712C de M. Arens est transformée en question écrite.

27 Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "La dégradation de la ponctualité sur les lignes 161 et 162" (55001723C)

27 Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De achteruitgang van de stiptheid op de lijnen 161 en 162" (55001723C)

Voilà une belle question, madame Thibaut!

27.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie d'être resté.

En effet, jusqu'à la semaine dernière, je n'aurais pas posé cette question, mais la ponctualité sur la ligne 161 s'est dégradée subitement. Les retards semblent trouver leur origine à hauteur de Ciney et entraînent des effets en cascade jusqu'à Bruxelles ou Luxembourg-Ville.

Au même moment, des travaux d'infrastructures ont débuté entre Haversin et Ciney, impliquant une circulation à voie unique. La gare de Ciney étant une gare où les trains se croisent à une minute près, un tout petit retard provoque des conséquences énormes sur la ponctualité des trains. De plus, si les conditions pour le croisement ne sont pas réunies, le service à voie unique immobilisera les deux trains.

À cela s'ajoutent les travaux d'aménagement des quais en gare de Ciney, qui sont bien nécessaires et qui ont commencé il y a peu. Je constate la présence de seulement deux voies passantes et l'absence d'un quai temporaire destiné aux urgences. Vu la situation déjà très tendue, cela pose des difficultés.

En outre, différents trains ont été supprimés pour fluidifier le trafic et renforcer la robustesse de la ligne, avec pour conséquence une diminution de l'offre et du confort pour les voyageurs. Il me revient que la SNCB souhaite encore supprimer d'autres trains pendant les travaux et les remplacer par des bus.

Monsieur le ministre, partagez-vous mes constats? Quels sont les chiffres de ponctualité depuis le 18 novembre? Constatez-vous, comme moi, une dégradation?

Quand les travaux d'infrastructures entre Haversin-Ciney et en gare de Ciney ont-ils débuté? Quelle sont leurs dates de fin? Combien de trains ont-ils et seront-ils été supprimés durant cette période? Certains trains seront-ils remplacés par des bus? Comment améliorer la robustesse de la ligne pendant les travaux?

Comme vous l'avez dit lors d'une autre intervention, les travaux sont nombreux et importants. C'est un choix politique dont nous nous réjouissons. Cependant, cette dégradation mérite d'être expliquée et résolue.

27.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, madame la députée, la ponctualité sur la ligne 161 durant la semaine 47 (du 18 au 24/11) est inférieure d'environ 5 % à la moyenne actuelle du mois de novembre de cette année.

Quant à la ponctualité sur la ligne 162 durant la semaine 47, celle-ci est inférieure d'environ dix points à la moyenne actuelle du mois de novembre 2019. Je vous fournis les tableaux en annexe.

Je déplore ces chiffres mais on ne peut en effet que constater que, même si le troisième trimestre de l'année présente très régulièrement une ponctualité moyenne inférieure à celle de l'année en raison notamment des conditions climatiques, les lignes 161 et 162 ont connu des difficultés plus importantes ces dernières semaines. Cependant, les entreprises me confirment que tout est mis en œuvre pour limiter au maximum l'impact des travaux sur ces lignes qui, à terme, doivent bien évidemment améliorer la situation de la ligne et donc son attractivité.

Concernant les dates de début et de fin des travaux d'infrastructure, entre Haversin et Ciney et en gare de Ciney, les travaux de renouvellement des rails et de traverses sur la voie B de la ligne 162 entre Ciney et Haversin ont démarré le 12 novembre 2019 et devraient se terminer le 18 décembre 2019.

Notons que ces travaux font partie d'un chantier bien plus vaste qui s'étale sur une période de trois ans.

Pour la gare de Ciney, il s'agit de travaux de rehaussement, de rénovation des équipements des quais et d'un nouveau couloir sous-voies avec rampes d'accès PMR. Le planning actuel des travaux est de août 2019 à août 2022. Afin de permettre l'exécution de ces indispensables travaux, durant ce chantier, des changements ont dû être opérés au niveau des trains. En effet, un train a été complètement annulé et trois

trains ont été remplacés par des bus.

Enfin, les mesures qui ont été adoptées afin d'améliorer la robustesse de la ligne pendant les travaux sont les suivantes: l'heure de départ de certains trains est adaptée pour tenir compte des travaux et une nouvelle connexion entre les voies A et B à partir de septembre 2020 est prévue.

J'ajouterai, madame Thibaut, qu'au cours de l'année 2018, de nouvelles prescriptions en matière de sécurité ont été imposées par le SSICF à Infrabel, qui interdit dorénavant de laisser circuler des trains sur une voie quand on travaille sur l'autre voie.

Anciennement, on pouvait travailler sur une voie et laisser passer des trains sur l'autre voie qui n'était pas en travaux. Depuis la mi-2018, c'est dorénavant interdit. Lorsqu'on travaille sur une voie de manière conséquente, on doit fermer toute la ligne et remplacer les trains par des bus, ce qui perturbe beaucoup la situation, mais remplit les exigences qui ont été formulées par le SSICF à Infrabel dans le courant de l'année 2018.

27.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous êtes donc aussi triste que moi de cette situation.

Effectivement, celle-ci est vraiment compliquée. On accumule les difficultés. Certaines auraient pu être anticipées. Beaucoup de travaux se cumulent au même moment, pour atteindre une meilleure qualité. J'espère que les heures de départ modifiées vont arranger les choses. On s'apprête à connaître de nombreuses difficultés en gare de Ciney, au cours des mois à venir. Il est dommage que la qualité du service diminue de la sorte, alors que cette ligne est attractive. Nous serons patients.

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

28 Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget de la SNCB pour les bus de remplacement" (55001726C)

28 Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het budget van de NMBS voor de inzet van vervangbussen" (55001726C)

28.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les budgets de la SNCB prévoient un montant de 50 millions d'euros pour les bus de remplacement. Ces derniers sont utilisés lorsque les lignes sont coupées pour procéder à des travaux d'infrastructure, comme alternative lors de défauts du matériel roulant ou lors de heurts de passagers.

Où en sommes-nous dans l'utilisation de cette somme aujourd'hui? Quels sont les montants réellement utilisés en 2016, 2017 et 2018? Dans quelle proportion cette dépense est-elle refacturée à des tiers et lesquels? À quel pourcentage de km/train correspond l'utilisation de ces bus? Quelle est l'évolution de ce pourcentage pour les années 2016, 2017 et 2018? Quelle est la répartition des dépenses liées au coût des bus de remplacement par province?

28.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les bus de remplacement sont utilisés lorsque les lignes sont coupées pour procéder à des travaux d'infrastructure, comme alternative lors de la défectuosité du matériel roulant ou lors de heurts de passagers.

Au 31 octobre 2019, l'ensemble du budget annuel prévu pour la SNCB était consommé. La SNCB s'attend à avoir un dépassement de 1,5 million d'euros sur le budget 2019.

Au niveau comptable, la SNCB a enregistré des dépenses de 4 millions en 2016. Le budget établi était alors de 3,4 millions. Elle a enregistré des dépenses à hauteur de 5,4 millions en 2017 pour un budget de 3,7 millions. Elle a enregistré des dépenses à hauteur de 6,3 millions en 2018 pour un budget de 5,1 millions.

La SNCB ne fait pas de suivi au niveau des kilomètres pour les bus de remplacement, et les sociétés de bus ne fournissent pas à la SNCB de rapports sur les kilomètres parcourus lors de leurs activités de remplacement. La SNCB n'est donc pas en mesure de répondre à cette question.

Il n'y a pas de suivi provincial des dépenses au niveau des bus de remplacement notamment parce que vu le nombre important de chantiers ou d'incidents imprévus, le service de remplacement circule dans plusieurs provinces. Par ailleurs, il n'y a pas de suivi des sociétés de bus sur les kilomètres produits sur la base de l'infrastructure routière des Régions. La SNCB n'est donc pas en mesure de répondre à cette question.

Il n'y a pas de dotation particulière à destination de la SNCB pour couvrir les frais liés aux bus de remplacement. La SNCB prévoit elle-même un montant annuel dans le but d'anticiper cette dépense. Dans son budget d'exploitation, la SNCB prévoit, en bon père de famille, un budget de 4,4 millions devant couvrir la mise en place de bus de remplacement organisés lors de travaux planifiés par Infrabel ainsi qu'en cas d'incidents. Ces derniers ne sont, par définition, pas prévisibles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het winterplan van de NMBS en Infrabel" (55001741C)

29 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan hiver de la SNCB et d'Infrabel" (55001741C)

29.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, vorige week waren er verscheidene incidenten op het spoor met aanzienlijke vertragingen tijdens de ochtendspits. Gezegd wordt dat deze incidenten zijn gerelateerd aan de winterkoude. Nochtans hebben NMBS en Infrabel een winterplan dat ervoor moet zorgen dat het spoorverkeer ook vlot kan verlopen in winterse omstandigheden. In dit verband heeft Infrabel aangekondigd dat er een "rijmtrein" komt, een nieuw wapen om de impact van de vrieskou op het treinverkeer te beperken door het spuiten van een biologisch afbreekbare antivriesgel op de bovenleidingen, zoals blijkbaar ook in Italië gebeurt.

Mijnheer de minister, is het winterplan al van kracht? Wordt het jaarlijks op hetzelfde tijdstip van kracht?

Kunt u kort aangeven welke maatregelen hierin vervat zitten en welke onder de verantwoordelijkheid van Infrabel dan wel van de NMBS vallen

Waren er de laatste week incidenten die kunnen worden toegewezen aan de winterkoude?

Beschikt u over cijfers over de evolutie van het aantal vertragingen en afgeschafte treinen ten gevolge van winterse omstandigheden? Kan hieruit worden afgeleid of de impact van winterse omstandigheden vermindert of vermeerderd de afgelopen jaren?

29.02 Minister François Bellot: Mijnheer Vandenbroucke, het gemeenschappelijk winterplan van de NMBS en Infrabel beschrijft de infrastructuur, het materieel en de menselijke middelen om de onthaalinfrastructuur voor de klanten sneeuwvrij te houden.

De dienstverlening van de NMBS bij extreem winterweer bestaat, enerzijds, uit het begaanbaar houden of maken van de toegangen tot de stations, de stopplaatsen en de stationsomgevingen, waarbij het specifiek gaat om de toegangen tot de perrons, de perrons zelf en de parkings. Anderzijds, vereist ook het treinmaterieel een specifieke aanpak. In geval van strenge nachtvorst blijven de locomotieven en motorrijtuigen onder spanning. Bij temperaturen onder nul graden Celcius wordt het materieel verwarmd, zodat een temperatuur van vijf graden Celcius behouden blijft. Dat gebeurt om het eerste vertrek van de treinen zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Er worden specifieke winteronderhoudswerken gepland, zoals een extra nazicht van de verwarming, koppelingsinstallaties, de pantograaf en de pneumatische circuits. Vlak voor het eerste vertrek worden de elektrische installaties in de trein geventileerd om condensatie te voorkomen. Een locomotief wordt uitgerust met een speciale sleper uit staal om ijs van de bovenleiding te schrapen. Bij motorrijtuigen die op risicolijnen rijden, krijgen de slepers van de pantograaf een speciale bescherming. In de werkplaatsen zijn extra technici voorzien om defect materieel zo snel mogelijk te herstellen. Antivries wordt aangebracht op de beweegbare onderdelen van de deuren om blokkering te vermijden.

Ten slotte wordt, indien nodig, een alternatief vervoersplan van toepassing.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Nous remercions M. le ministre.

Nous avons bien épuisé l'ordre du jour. Peut-être aussi M. le ministre car c'était long.

29.03 François Bellot, ministre: Non, je ne suis pas épuisé. Je continue encore des réunions dans votre région ce soir, monsieur le président.

Le **président**: Chers collègues, je lève la séance.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 36.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.36 uur.