

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 26 SEPTEMBER 2018

MERCREDI 26 SEPTEMBRE 2018

Voormiddag

Matin

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

La séance publique de commission est ouverte à 10.02 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

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

01 **Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'abandon de passagers en cas de retard" (n° 26619)**

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, een nieuw werkjaar maar de vragen zullen steeds over dezelfde problemen handelen als het over de NMBS gaat.

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

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

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

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

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

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

de vele reizigers.

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

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

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

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

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

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

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

Début 2018, la SNCB lançait un nouvel appel d'offres: il y participa à nouveau, avec une offre de sa part encore améliorée. En juillet, il apprenait qu'il n'avait pas remporté le marché et qu'il devait quitter l'espace pour le 31 août.

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

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

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

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

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

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

ceux qui ont soumissionné n'ont pas eu de réponse, pourquoi il y a eu un nouvel appel d'offres et pourquoi il a été refusé.

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

03 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chaises roulantes électriques dans les trains" (n° 26707)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

04 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 26666)**

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

Ik heb hierover enkele vragen, mijnheer de minister.

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

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

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

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

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

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

Infrabel organiseert jaarlijks een multidisciplinaire werkgroep overwegen. Tijdens die werkgroep komen onder meer verschillende verkeersveiligheidsexperts, de wegbeheerder, de politie, de FOD Mobiliteit, onderzoeksorganen, het VIAS samen om nieuwe ideeën te bedenken die de veiligheid aan overwegen ten goede kunnen komen. Op de multidisciplinaire werkgroep overwegen 2018, die dit jaar in november zal doorgaan, zal ProRail zijn nieuwste veiligheidsideeën komen voorstellen, waaronder ook de geel geverfde overweg. De leden van de werkgroep zullen vervolgens hun advies geven.

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

De haalbaarheidsstudie over roodlichtcamera's aan overwegen is lopende.

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

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

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

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

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

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

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

Ik dank u voor uw antwoord.

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

05 Samengevoegde vragen van

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

05 Questions jointes de

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

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

Vandaar de volgende vragen, mijnheer de minister.

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

Wat is de volledige planning van levering?

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

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

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

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

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

Tot slot, nog dit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

06 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recommandation de la Cour des comptes concernant le contrôle interne chez HR Rail" (n° 26753)**

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

Wij kregen het verslag van het Rekenhof op 27 januari 2016. Daarin stonden enkele zeer opmerkelijke vaststellingen. Een van de opmerkelijke passages was de volgende over de interne controle bij HR Rail: "Het

Rekenhof stelt vast dat de processen die HR Rail beheert niet worden afgedekt door interne auditopdrachten. Er werd daarvoor geen structuur bij HR Rail uitgewerkt en er werd geen akkoord in die zin met de NMBS en met Infrabel gesloten. Het Rekenhof beveelt aan dat de beheersorganen van HR Rail een interne auditfunctie zouden organiseren, hetzij via een specifieke dienst, hetzij door een beroep te doen op de capaciteiten van de NMBS, Infrabel of een externe dienstverlener"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

07 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de passages à niveau à Diepenbeek et à Bilzen dans le cadre de la ligne tramway express Spartacus entre Hasselt et Maastricht" (n° 26829)**

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

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

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

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

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

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

worden gehaald?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

08.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, wij zijn aanbeland in het zoveelste hoofdstuk van het ondertussen aanslepende en lijvige dossier over de vliegroutes.

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

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

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

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

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

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

08.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Geen nieuwe elementen, mijnheer de minister? Is een arrest geen nieuw element? Een arrest dat u als regering zomaar naast u neerlegt, is geen nieuw element?!

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

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

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

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

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

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

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

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

Vandaar mijn vragen aan u, mijnheer de minister.

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

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

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

Infrabel is door de Chief Security Officer vertegenwoordigd in het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging in Zeebrugge, waardoor er een overleg is met alle spelers op het terrein. Het negenpuntenplan werd er behandeld, net als praktische zaken die uitgevoerd worden en gepland zijn naar aanleiding van het bovengenoemde overleg. Infrabel zal het terrein voor de aansluiting van het bedrijf P&O opruimen, zodat al het onnodige materiaal verwijderd wordt. Het gaat vooral om kleine, losliggende delen.

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

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

Het is zo dat ter plaatse natuurlijk iedereen naar elkaar begint te kijken. Bedrijven doen grote investeringen om hun domeinen te beveiligen. Men kijkt dan ook naar de overheid. Als daar een overheidsbedrijf aanwezig

is, verwacht men eigenlijk dezelfde investeringen. De bewaking ter plaatse, die blijkbaar vandaag opgestart wordt, het plaatsen van camera's en ervoor zorgen dat er niets meer los ligt op het terrein... dit zal heel veel helpen.

Alvast heel veel dank voor die inspanningen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Samengevoegde vragen van**

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

11 **Questions jointes de**

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

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

Infrabel heeft onlangs haar maandelijkse stiptheidrapport gepubliceerd. Voor augustus 2018 was de vaststelling dat de treinen opnieuw trager reden dan vorig jaar, maar het ergste is dat die tendens zich voortzet en dat ook de stiptheid gedurende de 12 voorbije maanden slechter was dan vorig jaar. Ook het aantal afgeschafte treinen was opmerkelijk hoog. In de vraag die ik heb ingediend, heb ik tabellen overgenomen. Daaruit blijkt een maandelijkse sterke stijging van het aantal afgeschafte treinen.

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

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

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

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

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

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

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

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

- le nombre de cas d'intrusion sur les voies ainsi que le nombre de heurts de personnes demeurés très élevés;
- les retards subis chez nos voisins augmentent sensiblement (compagnies étrangères);
- le nombre trop élevé d'incidents liés aussi bien au matériel roulant qu'à l'infrastructure ferroviaire tels que des dérangements techniques au niveau d'équipements (les compteurs d'essieux, les passages à niveau et les aiguillages, les avaries à la caténaire), et une planification de travaux exécutés simultanément par Infrabel en différents endroits entraînant des restrictions d'exploitation et des réductions de vitesse;
- les conditions climatiques extrêmement chaudes de ces derniers mois.

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

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

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

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

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

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

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

Dans tous les cas de figure ci-dessus, la SNCB n'a pas d'intérêt à supprimer un train car elle doit payer une facture pour un train qui ne circule pas et doit faire face aux demandes de dédommagement et à l'insatisfaction des voyageurs. La SNCB subit donc une perte financière et un déficit d'image lors de la suppression de trains.

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

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

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

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

In verband met afgeschafte treinen bent u duidelijk geweest dat dit geen beleid is. In de conclusie moet er echter toch klare wijn geschonken worden met betrekking tot de nieuwe beheersovereenkomst. Wat kan er

verwacht worden en wat niet? De frustratie is immers de volgende. Als men afficheert dat men met alle investeringen een robuustheid en stiptheid heeft van zoveel procent en als men dat niet haalt, dan is men iedereen iets aan het wijsmaken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau express namurois" (n° 26983)**

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

12 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Naamse expresnet" (nr. 26983)**

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

12.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez récemment soutenu l'idée d'un échevin MR en campagne électorale à Namur, Luc Gennart, selon laquelle un réseau express pour desservir les petites gares de la périphérie de Namur était tout à fait réalisable dans un délai court. Or, ce réseau express n'est absolument pas prévu dans le Plan de Transport 2017-2020 de la SNCB. De plus, quand on connaît les restrictions budgétaires imposées aux chemins de fer belges, le coût de la mise en place d'un tel réseau me semble compromettre sa mise en œuvre.

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

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

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

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

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

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

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

Une concertation préalable est-elle prévue ou a-telle eu lieu avec la Ville de Namur et le TEC, dès lors qu'un accord politique entre le fédéral et la Région wallonne est nécessaire pour le City Pass?

Quelles études préalables relativement aux déplacements entrants et sortants, à la politique tarifaire, à

l'impact sur les recettes ont-elles été menées?

Si l'idée est bonne, est-il envisagé de la transposer à d'autres métropoles puisqu'il y a déjà un City Pass à Charleroi et à Liège? La question de la fréquence et de l'amplitude horaire d'une offre spécifique peut se poser pour d'autres villes que celles qui ont été citées.

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

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

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

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

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

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

Le tout provient d'une analyse. La SNCB et le TEC sont invités à analyser la mise en œuvre du City Pass. On est déjà en train de faire une évaluation de l'impact pour les étudiants sur Liège. À Anvers, on a déjà un peu de recul. Il faut savoir que c'est le genre de produit qui, quand il est lancé, nécessite deux ou trois ans avant de connaître son régime de croisière.

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

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

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

Nous avons bien compris qu'aucune offre supplémentaire ne concernerait Namur. Ensuite, et c'est une très bonne nouvelle, vous accédez à notre ancienne demande d'un ticket unique - que nous sollicitons "depuis,

depuis", comme on dit en Afrique. Je vous soutiens évidemment dans cette démarche. Ce titre de transport permettra d'utiliser les bus TEC et le train, dans la mesure où plusieurs gares périphériques offrent une véritable solution de rechange.

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

Monsieur le ministre, en 2008, Infrabel a réalisé un "Plan Suicide", inventoriant 34 lieux sensibles dans 21

communes afin d'y consacrer de l'attention à l'accessibilité générale des lieux, aux caractéristiques déterminantes des environs et aux caractéristiques d'infrastructure qui représentent un danger potentiel.

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

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

13.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, Infrabel me fait savoir ce qui suit.

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

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

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

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

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

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

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

14 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la limitation de la présence d'un sous-chef de gare à Hal" (n° 26995)

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

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

Vandaar volgende vragen.

Wat is de motivering voor de inperking van de aanwezigheid van de onderstationschef in het station Halle? Werd deze beslissing genomen enkel voor Halle of voor meerdere vergelijkbare stations? Hoe wil men de

taken van de onderstationschef voortaan invullen buiten 10 u 00 tot 18 u 00?

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

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

Dat is een positief antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces mesures sont discutées dans le cadre d'un groupe paritaire reprenant l'employeur et des représentants

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

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

À la suite de l'information sur ce mouvement des accompagnateurs, j'ai pris contact avec la CEO de la SNCB afin notamment de lui proposer mon aide si les analyses et constats faits sur le terrain mettaient en évidence que des initiatives législatives pouvaient apporter une réponse à la situation. Je pense que tous les travailleurs du rail sont en droit d'attendre une bonne sécurité mais qu'ils sont malheureusement confrontés à des faits de société qui sont de plus en plus répandus à l'égard d'agents publics, qu'ils soient accompagnateurs de train, sous-chefs de gare voire policiers ou militaires dans la rue, ce qui est bien entendu inacceptable dans le chef des auteurs de ces faits.

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

d'Assesse.

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

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

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

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

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

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

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

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

La SNCB donnera la possibilité aux navetteurs de faire part de leurs demandes par le biais d'une adresse mail qui sera communiquée lors des *road shows* réalisés par la SNCB au second trimestre de l'année 2019. Une autre voie pour relayer des demandes reste de passer par les élus locaux qui peuvent agréger les demandes sur un même thème et les transmettre ensuite vers le correspondant *public affairs* de la SNCB. Les *road shows* commenceront en principe fin 2018 - début 2019 avec, comme intégrateur des autorités locales, les gouverneurs, en attendant les élections et la mise en place des nouveaux conseils communaux. La SNCB entamera les *road shows* dès après.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est aussi en tant qu'élus local et soucieux de relayer les préoccupations de nombreux navetteurs que je m'adresse à vous.

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

Quand il était possible de passer par le parking de la SNCB, le passage était estimé à 6 000 personnes par jour. Ce n'est pas anodin. Comme j'ai vu que vous étiez intéressé par les affaires namuroises, je ne doute pas que vous m'aiderez à trouver une solution.

17.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, afin de clarifier les choses, mes services ont transmis à la SNCB, pour analyse, un courrier daté du 24 juillet dernier émanant de Mme Patricia Grandchamps, échevine de la Mobilité à Namur, à propos de la liaison piétonne entre le centre-ville et le boulevard du Nord. Le 23 août, la SNCB a directement adressé une réponse à Mme Grandchamps sans consulter mes services. Elle m'en a transmis copie.

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

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

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

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

Par "passage", on entend la traversée piétonne ou cycliste vélo à la main, entre la place de la Station et le boulevard du Nord. Il apparaît donc clairement que le seul passage public au travers des installations de la gare est le transit via la dalle et non via le parking, compte tenu de tous les éléments de sécurité et de circulation et de sécurité des biens se trouvant à l'intérieur du parking de la SNCB.

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 27007 van de heer Thiébaud wordt uitgesteld. Voor de volledigheid geef ik ook mee dat de vragen nrs. 26729, 26960, 26774 en 27018 van de heer Devin zijn omgezet in schriftelijke vragen.

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

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

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

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

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

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

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

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

Ten tweede, op welke manier houdt de NMBS vandaag de hoeveelheid vrije zitplaatsen in de trein bij en hoeveel mensen er eventueel moeten rechtstaan?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

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

Tijdens de vorige legislatuur werd beslist om bij de NMBS een loonplafond in te stellen, de premiernorm. De remuneratie van de CEO zou moeten worden getoetst aan de premiernorm. Toen bleek dat een aantal directieleden meer verdienden dan de CEO zou deze situatie in de toekomst worden rechtgezet.

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

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

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

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

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

Het *executive committee* bestaat uit tien leden die de volgende functies bekleden: gedelegeerd bestuurder, *passenger transport and security*, *transport operations*, *technics stations*, *marketing and sales*, *finance*, *strategy*, *legal*, *IT*, *corporate communication*, *HR* en *CEO office*.

Dit comité komt in principe elke week samen op dezelfde wijze als het directiecomité. De NMBS wijst erop dat de leden van het directiecomité hiervoor geen extra vergoeding zullen krijgen.

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

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

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

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

De globale brutobezoldiging van de tweede gedelegeerd bestuurder vanaf maart 2017 bedroeg 198 719,40 euro voor het vast gedeelte. Er waren geen voordelen in natura, noch een groepsverzekering of een hospitalisatieverzekering.

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

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

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

Als tegenprestatie voor de uitoefening van zijn mandaat ontvangt de gedelegeerd bestuurder een vast gedeelte van 230 000 euro bruto per jaar en een variabel gedeelte van ten hoogste 60 000 euro bruto per jaar, waarvan het bedrag wordt bepaald door de raad van bestuur van Infrabel, op basis van de verwezenlijkingen van de door de raad van bestuur van Infrabel vastgelegde doelstellingen. Die bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.

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

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

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

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

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

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

Anderhalve week geleden liet de NMBS weten dat het ontwerp van de tweede fase de komende maanden wordt verfijnd. Minder glas, minder lampen, minder winkelruimtes, minder diepe technische ruimtes en een kleinere luifel moesten de kostprijs van de tweede fase drukken. De NMBS communiceerde dat de werken

van de tweede fase volgens de huidige planning in de tweede helft van 2020 starten. De werken moeten tegen 2027 zijn afgerond. Met andere woorden, tot de helft van 2020 gebeurt er niets in het station Gent-Sint-Pieters.

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

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

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

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

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

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

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

20.02 Minister **François Bellot**: Ik heb inderdaad op 20 september een brief gekregen van Daniël Termont, burgemeester van Gent, in verband met de renovatiewerken van het station Gent-Sint-Pieters. De NMBS informeert me dat de projectpartners van bij de start van het project beslist hadden dat de werken aan het station in twee fasen zouden worden uitgevoerd. Een eerste fase betrof de sporen 12 tot en met 8 en een tweede fase de sporen 7 tot en met 1. Dat is een gebruikelijke procedure voor grote werken.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ik zou van u graag daarop een duidelijk antwoord krijgen.

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

Ik heb hierover drie concrete vragen, mijnheer de minister.

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

Wanneer zullen de werken dan wel worden aangevat?

Ten slotte, kunt u bevestigen dat de tweede fase van de werken effectief in september 2019 van start zal gaan?

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

de werf opgestart.

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Samengevoegde vragen van**

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

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

22 **Questions jointes de**

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

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

22.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, in het raam van het project AnGeLiC is de NMBS al enkele jaren bezig met het uitbouwen van een voorstadsnet rond verschillende steden. Gent is er één van.

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

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

Ik heb twee vragen voor u, mijnheer de minister.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het voorstadsnet rond Gent is een belangrijke zaak waarin nog stappen kunnen worden ondernomen. Gent moet beter bereikbaar worden gemaakt vanuit de rand. Zij die in deze gebieden wonen moeten ook de kans krijgen om aansluiting te vinden met de grote lijnen vanuit Gent naar de kust, het binnenland, Brussel en Antwerpen. Bijgevolg dring ik aan dat er werk wordt gemaakt van het openstellen van die kleinere stations. Dit moet worden onderzocht en indien mogelijk moet worden overgaan tot het activeren van deze stations.

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

22.05 Veli Yüksel (CD&V): In welk bedrag werd voorzien voor de tweede fase? Dat moet u toch kunnen zeggen.

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

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

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

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

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

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

23.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, de Benelux-trein rijdt sinds april via lijn 4, de hogesnelheidslijn. Daarmee kwam er ook een vervangende treindienst voor de reizigers tussen het station Noorderkempen en Antwerpen. Dit werd met enthousiasme onthaald omdat er vanuit het station Noorderkempen zo eindelijk ook rechtstreekse verbindingen met Brussel en Nederland kwamen.

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

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

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

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

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

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

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

23.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, het gewogen stiptheidscijfer van de Benelux-trein in zijn geheel bedraagt 80,8 % en voor de verbinding tussen de Noorderkempen en Antwerpen 92%. Een tabel met cijfers over het onderscheid tussen spitsuren en buiten de spitsuren wordt u bezorgd. Het aantal afschaffingen van de Benelux-trein in zijn geheel in 2018 bedraagt 166 en voor de verbinding tussen de Noorderkempen en Antwerpen 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

U antwoordde destijds ook dat u in geen minimumleeftijd, geen helm, geen rijbewijs, geen

nummerplaat en geen verdere Belgische regels inzake technische eisen zou voorzien. Ingevolge het ongeval met de elektrisch voortgedreven bolderkar, vorige week in Nederland, worden daarbij vraagtekens geplaatst.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De initiatiefnemers van Troty en Bird hebben nog geen contact opgenomen met mijn kabinet. Het bedrijf Troty heeft deelgenomen aan de Smart Mobility Call die ik deze zomer samen met minister De Croo heb uitgeschreven en behoort tot de projecten die door een onafhankelijke jury werden uitgekozen.

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

Dat is opgenomen in het ontwerp tot herziening van de Wegcode. Indien de deelsteps inderdaad 25 kilometer per uur kunnen halen, is er dus een probleem. In principe is de snelheid van die toestellen redelijk gemakkelijk via een chip te regelen. Het moet dus mogelijk zijn die, in afwachting van de geplande aanpassingen, voorlopig op 18 kilometer per uur af te stellen.

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

24.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, kunt u nog een woordje zeggen over de

moeilijkheden waarin de herziening van de Wegcode nu beland is, gezien het negatieve advies van de Vlaamse regering?

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.43 uur.

La réunion publique de commission est levée à 12.43 heures.