



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

Woensdag

27-11-2019

27-11-2019

Après-midi

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les perturbations sur la jonction Nord-Midi" (55001080C)	1	- Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De storingen op de Noord-Zuidverbinding" (55001080C)	1
- Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La panne informatique à la SNCB" (55001120C)	1	- Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De informaticapanne bij de NMBS" (55001120C)	1
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La panne à la SNCB causée par des problèmes informatiques" (55001190C) <i>Orateurs: Roberto D'Amico, Tomas Roggeman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De storing bij de NMBS door informaticaproblemen" (55001190C) <i>Sprekers: Roberto D'Amico, Tomas Roggeman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1
Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les agents Securail" (55001095C) <i>Orateurs: Laurence Zanchetta, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	3	Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De Securailagenten" (55001095C) <i>Sprekers: Laurence Zanchetta, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	3
Question de Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "Le port de la ceinture de sécurité par les mineurs" (55001096C) <i>Orateurs: Sophie Thémont, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	4	Vraag van Sophie Thémont aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het dragen van de veiligheidsgordel door minderjarigen" (55001096C) <i>Sprekers: Sophie Thémont, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La question de la libéralisation de la SNCB" (55001122C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	5	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag rond de liberalisering van de NMBS" (55001122C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	5
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'exposition à des substances toxiques de membres du personnel de la SNCB" (55001124C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	6	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De blootstelling aan giftige stoffen bij NMBS-personeelsleden" (55001124C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	6
Question de Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "Les problèmes liés aux paiements par Bancontact dans le train" (55001125C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de	7	Vraag van Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De problemen bij betalingen via Bancontact op de trein" (55001125C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met	7

Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre de blessés de plus de 65 ans sur nos routes" (55001149C) <i>Orateurs: Ludivine Dedonder, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	8	Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aantal 65-plussers onder de verkeersslachtoffers in België" (55001149C) <i>Sprekers: Ludivine Dedonder, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	8
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en place de barrières intelligentes par la SNCB" (55001235C)	9	- Kattrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De plaatsing van intelligente afsluitingen door de NMBS" (55001235C)	9
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les clôtures intelligentes le long des voies ferrées" (55001255C)	9	- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De slimme spoorwegafsluitingen" (55001255C)	9
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les intrusions sur les voies" (55001481C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Marianne Verhaert, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	9	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het spoorlopen" (55001481C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Marianne Verhaert, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	9
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La gare et le parking de la gare de Ede (Haaltert)" (55001245C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	10	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station en de stationsparking van Ede (Haaltert)" (55001245C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	10
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir du personnel de la SNCB et les conséquences pour les usagers" (55001256C)	12	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van het NMBS-personeel en de gevolgen voor de reizigers" (55001256C)	12
- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "La réorganisation du personnel de gare en raison d'effectifs insuffisants" (55001435C) <i>Orateurs: Mélissa Hanus, Jan Bertels, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12	- Jan Bertels aan François Bellot (Mobiliteit) over "De reorganisatie van het stationspersoneel ten gevolge van personeelstekorten" (55001435C) <i>Sprekers: Mélissa Hanus, Jan Bertels, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	12
Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir de Securail" (55001305C) <i>Orateurs: Sophie Rohonyi, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	15	Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De toekomst van Securail" (55001305C) <i>Sprekers: Sophie Rohonyi, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	15
Question de Sophie Rohonyi à François Bellot (Mobilité) sur "L'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)"	16	Vraag van Sophie Rohonyi aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verbetering van de toegankelijkheid voor personen met beperkte	16

(55001307C)					
<i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges					
Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'harmonisation des procédures du RTE-T au Conseil Transports de l'Union européenne du 6 juin" (55001309C)	17	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "Het stroomlijnen van de TEN-T-procedures op de Raad Vervoer van de Europese Unie van 6 juni" (55001309C)	17		
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen			
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19		
- Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité des trains" (55001334C)	19	- Sophie Thémont aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid van de treinen" (55001334C)	19		
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité des trains" (55001767C)	19	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid van de treinen" (55001767C)	19		
<i>Orateurs:</i> Sophie Thémont, Maria Vindevoghel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sophie Thémont, Maria Vindevoghel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen			
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains pour étudiants dans le plan de transport 2020-2023 de la SNCB" (55001335C)	21	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De studententreinen in het NMBS-vervoersplan 2020-2023" (55001335C)	21		
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen			
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22		
- Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La hausse des tarifs de la SNCB" (55001344C)	22	- Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilité) over "De verhoging van de NMBS-tarieven" (55001344C)	22		
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation des tarifs de la SNCB" (55001354C)	22	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De tariefverhoging bij de NMBS" (55001354C)	22		
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix des abonnements de la SNCB" (55001446C)	22	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De prijsverhoging van de NMBS-abonnementen" (55001446C)	22		
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix des billets de train" (55001692C)	22	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "De prijsverhoging voor de treintickets" (55001692C)	22		
<i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Mélissa Hanus, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen			
Question de Tomas Roggeman à François Bellot	25	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot	25		

(Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 58" (55001390C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		(Mobiliteit) over "Spoorlijn 58" (55001390C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Aalter" (55001391C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	26	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Aalter" (55001391C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	26
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Denderleeuw" (55001392C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	27	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Denderleeuw" (55001392C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La gare de Hansbeke" (55001393C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	27	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het station Hansbeke" (55001393C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27
Question de Ludivine Dedonder à François Bellot (Mobilité) sur "Le nombre d'accidents impliquant des camions en Wallonie" (55001409C) <i>Orateurs:</i> Ludivine Dedonder, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	28	Vraag van Ludivine Dedonder aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het aantal ongevallen met vrachtwagens in Wallonië" (55001409C) <i>Sprekers:</i> Ludivine Dedonder, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	28
Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "L'absence de tri sélectif des déchets en gare de Mons" (55001478C) <i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	29	Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het ontbreken van afvalsortering in het station Bergen" (55001478C) <i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	29
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'internet dans les trains" (55001480C)	29	- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Internet op de trein" (55001480C)	29
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le wifi ou la couverture mobile dans les trains" (55001790C) <i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	29	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Wifi of mobiele dekking op de treinen" (55001790C) <i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	29
Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31

<p>- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55001604C) 31</p>	<p>- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55001604C) 31</p>
<p>- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55001765C) 31</p> <p><i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55001765C) 31</p> <p><i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>
<p>Question de Eric Thiébaud à François Bellot (Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Mons" (55001628C) 32</p> <p><i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken in het station Bergen" (55001628C) 32</p> <p><i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>
<p>Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan d'action 'Fine@Work'" (55001660C) 34</p> <p><i>Orateurs:</i> Frank Troosters, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het actieplan 'Fine@Work'" (55001660C) 34</p> <p><i>Sprekers:</i> Frank Troosters, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>
<p>Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "La dégradation de la ponctualité sur les lignes 161 et 162" (55001723C) 34</p> <p><i>Orateurs:</i> Cécile Thibaut, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De achteruitgang van de stiptheid op de lijnen 161 en 162" (55001723C) 34</p> <p><i>Sprekers:</i> Cécile Thibaut, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>
<p>Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "Le budget de la SNCB pour les bus de remplacement" (55001726C) 36</p> <p><i>Orateurs:</i> Cécile Thibaut, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het budget van de NMBS voor de inzet van vervangbussen" (55001726C) 36</p> <p><i>Sprekers:</i> Cécile Thibaut, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>
<p>Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le plan hiver de la SNCB et d'Infrabel" (55001741C) 37</p> <p><i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het winterplan van de NMBS en Infrabel" (55001741C) 37</p> <p><i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>

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

du

MERCREDI 27 novembre 2019

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 27 november 2019

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 37 par M. Jean-Marc Delizée, président.

01 Questions jointes de

- Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les perturbations sur la jonction Nord-Midi" (55001080C)
- Roberto D'Amico à François Bellot (Mobilité) sur "La panne informatique à la SNCB" (55001120C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La panne à la SNCB causée par des problèmes informatiques" (55001190C)

01.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Le 15 octobre, le rail a été confronté à une panne informatique à Bruxelles. Les trains sont restés à l'arrêt une vingtaine de minutes, en pleine heure de pointe, et les perturbations se sont prolongées pendant des heures. De nombreux voyageurs ont pris le mauvais train, faute d'informations.

Connaît-on l'origine de la panne? Qu'a-t-on fait pour éviter que cela se reproduise? Existe-t-il un plan d'urgence pour ces situations? Quelles sont les répercussions économiques de la panne?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): En raison d'une panne informatique, les panneaux numériques ainsi que les systèmes d'annonce ont cessé de fonctionner et la circulation ferroviaire à Bruxelles est restée à l'arrêt, pendant un certain temps, le mardi 15 octobre. Cette panne a entraîné des retards et des suppressions de trains durant toute la soirée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.37 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Samengevoegde vragen van

- Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De storingen op de Noord-Zuidverbinding" (55001080C)
- Roberto D'Amico aan François Bellot (Mobiliteit) over "De informaticapanne bij de NMBS" (55001120C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De storing bij de NMBS door informaticaproblemen" (55001190C)

01.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Op 15 oktober had het treinverkeer af te rekenen met informaticaproblemen in Brussel. De treinen bleven in volle spits een twintigtal minuten stilstaan. Het treinverkeer was daarna nog urenlang verstoord. Tal van reizigers namen tengevolge van een gebrek aan informatie de foute trein.

Is de oorzaak van het defect gekend? Wat wordt er gedaan om zo iets in de toekomst te voorkomen? Bestaat er een noodplan voor dergelijke situaties? Wat zijn de economische gevolgen van het defect?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): Door defecte digitale informatieborden en omroepsystemen heeft het treinverkeer in Brussel op dinsdag 15 oktober een tijd stil gelegen, met de hele avond vertragingen en afgeschafte treinen tot gevolg.

Comment des systèmes informatiques aussi cruciaux peuvent-ils tomber en panne sans qu'aucun *back up* soit disponible? Nous sommes en 2019. Tout devrait pourtant être parfaitement au point. Comment éviter de telles situations?

Présidente: Mme Kim Buyst.

01.03 François Bellot, ministre (*en français*): La panne du 15 octobre a touché la régulation du trafic ferroviaire, l'information aux voyageurs de 17 h 00 à 20 h 30 et la communication interne. L'intégrité du réseau n'a jamais été compromise, les systèmes de sécurité de voyageurs et la signalisation n'ayant pas été affectés. Les travaux dans la jonction Nord-Midi sont hors cause mais ils ont compliqué la reprise du trafic.

En travaillant dans un *data center* d'Infrabel, un fournisseur télécom d'Infrabel a causé la panne. Il opérait avec les équipes d'Infrabel pour une connexion supplémentaire pour le réseau télécom ferroviaire. Dès les problèmes détectés, le fournisseur et Infrabel ont rétabli le service. La panne a duré moins de 20 minutes.

À l'avenir, les procédures lors des interventions des fournisseurs seront encadrées par une analyse de risques couvrant les infrastructures IT non encore en service.

(*En néerlandais*) Le personnel de la SNCB qui se trouvait en contact direct avec les voyageurs était confronté à l'indisponibilité simultanée des canaux de communication, d'où le chaos qui a régné dans certaines gares.

(*En français*) L'incident a généré 12 277 minutes de retard pour les différentes entreprises ferroviaires. Les trois causes principales des perturbations dans la jonction Nord-Midi en 2019 sont l'avarie au matériel de traction SNCB, les alertes à la bombe ou colis suspects et les personnes sur et le long des voies.

01.04 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Y a-t-il un "plan B" si ce genre de problèmes devait se représenter?

01.05 François Bellot, ministre (*en français*): Il n'y a pas de plan B. On ne dédouble ni les rails, ni les signaux. Le bon sens veut que les techniciens en informatique, même s'ils travaillent à toute heure du jour, privilégient plutôt les plages en dehors des

Hoe kunnen cruciale informaticasystemen uitvallen zonder beschikbare back-up? We zijn in 2019. Dat alles zou toch op punt moeten staan. Hoe kan men dit vermijden?

Voorzitter: mevrouw Kim Buyst.

01.03 Minister François Bellot (*Frans*): De panne van 15 oktober verstoorde de regeling van het treinverkeer, de informatie aan de reizigers van 17.00 uur tot 20.30 uur en de interne communicatie. De integriteit van het spoornet kwam op geen enkel moment in het gedrang, aangezien de systemen voor de veiligheid van de reizigers en de seininrichting niet werden verstoord. De werken in de Noord-Zuidverbinding houden geen verband met de panne, maar hebben wel de hervatting van het treinverkeer bemoeilijkt.

De storing werd veroorzaakt door een telecomoperator die werken uitvoerde in een datacenter van Infrabel. Hij werkte samen met Infrabelteams aan een extra verbinding voor het telecomnetwerk voor de spoorwegen. Zodra de problemen werden vastgesteld, hebben de telecomoperator en Infrabel de problemen hersteld. De storing heeft minder dan 20 minuten geduurd.

In de toekomst zullen de procedures tijdens werkzaamheden van leveranciers worden omkaderd door een risicoanalyse, ook voor IT-infrastructuur die nog niet in gebruik is.

(*Nederlands*) Het personeel dat rechtstreeks in contact stond met de reizigers, werd geconfronteerd met gelijktijdig onbeschikbare communicatiekanalen, vandaar de chaos in sommige stations.

(*Frans*) Het incident heeft 12.277 minuten vertraging veroorzaakt voor de verschillende spoorwegmaatschappijen. In 2019 zijn de drie belangrijkste oorzaken voor de storingen in de Noord-Zuidverbinding schade aan het tractiematerieel van de NMBS, bommeldingen of verdachte pakketten en personen op en langs het spoor.

01.04 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Bestaat er een plan B voor het geval dat dat soort problemen zich opnieuw zouden voordoen?

01.05 Minister François Bellot (*Frans*): Er is geen plan B. Noch de rails, noch de seinen worden ontdudd. Het is een kwestie van gezond verstand dat de computertechnici voornamelijk buiten de spitsuren kleine aanpassingen uitvoeren, ook al

heures de pointe pour de petites adaptations.

Pour la mutation de la signalisation de la gare du Midi, on est passé d'une phase mécanique à une phase digitale sans passer par la phase analogique.

01.06 **Tomas Roggeman (N-VA):** Je trouve inquiétant que l'on ne puisse pas s'appuyer sur un plan d'urgence lorsque de telles défaillances de communication se produisent, même si je ne doute pas de la bonne volonté des travailleurs de la SNCB et d'Infrabel. Comme il ne peut être exclu que de tels incidents se reproduisent, nous devrions, étant donné que nous sommes tout de même au 21^e siècle, prévoir un dispositif technologique de secours.

L'incident est clos.

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

02.01 **Laurence Zanchetta (PS):** Assurer la sécurité dans les trains et les gares est une mission essentielle et difficile. Une vidéo publiée en octobre sur Internet montre des agents de Securail extrayant une personne âgée d'un train, avec une violence qui semble disproportionnée. Les témoignages dénonçant l'agressivité d'agents Securail affluent sur les réseaux sociaux.

Quelle est la formation des agents Securail? Quelles instructions reçoivent-ils quant à l'usage de la force? Comment leur activité est-elle suivie par la hiérarchie? Quel est le *turn-over* parmi les agents? Combien de plaintes ou signalements la SNCB a-t-elle reçus, ces trois dernières années, concernant des agents Securail?

02.02 **François Bellot, ministre (en français):** Les agents de Securail ont deux formations de base. La première relève de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière sous la compétence du ministre de l'Intérieur. La seconde porte sur l'environnement de travail ferroviaire et sur les compétences des agents constatateurs de la SNCB.

La loi du 2 octobre 2017 limite l'usage de la contrainte et précise qu'un voyageur qui refuse de régulariser sa situation peut être écarté d'un train par la contrainte et, dans certains, être retenu par un agent de sécurité. L'enseignement des techniques de contrainte est agréé par le ministre

werken ze op elk uur van de dag.

In het station Brussel-Zuid werd er onmiddellijk van een mechanische naar een digitale aansturing van de seinen overgeschakeld zonder de analoge aansturing als tussenstap.

01.06 **Tomas Roggeman (N-VA):** Ik vind het verontrustend dat men niet kan terugvallen op een noodplan bij dergelijke communicatiestoringen, al twijfel ik niet aan de goede wil van de werknemers van de NMBS en Infrabel. Een herhaling is niet uit te sluiten, dus zouden we in deze moderne tijden voor technologische back-up moeten zorgen.

Het incident is gesloten.

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

02.01 **Laurence Zanchetta (PS):** Het waarborgen van de veiligheid in de treinen en de stations is een essentiële en moeilijke opdracht. In een video die in oktober op internet gezet werd, is te zien hoe agenten van Securail een bejaarde met blijkbaar buitensporig geweld uit een trein halen. Op de sociale netwerken regent het getuigenissen waarin de agressiviteit van de agenten van Securail aan de kaak gesteld wordt.

Hoe worden de agenten van Securail opgeleid? Welke instructies krijgen ze over het gebruik van geweld? Hoe worden hun activiteiten door de hiërarchie opgevolgd? Wat is het verloop onder de agenten? Hoeveel klachten of meldingen in verband met het gedrag van agenten van Securail heeft de NMBS de jongste drie jaar ontvangen?

02.02 **Minister François Bellot (Frans):** De Securailagenten krijgen twee basisopleidingen. De eerste wordt georganiseerd in het kader van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. De tweede handelt over de werkomgeving bij de spoorwegen en over de competenties van de vaststellende beambten bij de NMBS.

De wet van 2 oktober 2017 legt beperkingen op aan het gebruik van dwang en bepaalt dat een reiziger die weigert de voorschriften na te leven, met dwang uit de trein mag worden gezet en in sommige gevallen in bedwang mag worden gehouden door een veiligheidsagent. De opleiding waarbij deze

de l'Intérieur.

dwangtechnieken worden aangeleerd, werd goedgekeurd door de minister van Binnenlandse Zaken.

Le *turn-over* des agents de Securail est élevé, principalement à cause des départs à la retraite.

Het verloop bij de Securailagenten is groot, voornamelijk door de pensioneringen.

Les interventions des agents de Securail font l'objet d'un constat entre les agents de sécurité et le Security Operation Center (SOC) et ensuite d'un rapport écrit. Les incidents sont communiqués à la chaîne hiérarchique qui prescrit d'éventuelles mesures complémentaires. Des images filmées peuvent être analysées. Les éventuelles infractions sont dénoncées au SPF Intérieur. Les interventions remarquables pouvant être améliorées font l'objet d'un retour sur expérience et d'une large diffusion auprès du personnel. L'usage de la contrainte doit d'être mesuré, proportionnel et encadré et reste un moyen ultime.

Bij interventies van de Securailagenten wordt een proces-verbaal opgemaakt na overleg tussen de veiligheidsagenten en het Security Operation Center (SOC), en vervolgens een schriftelijk verslag. Incidenten worden aan de hiërarchie gemeld, die dan eventueel bijkomende maatregelen voorschrijft. Beeldopnames kunnen worden geanalyseerd. Eventuele misdrijven worden aangegeven bij de FOD Binnenlandse Zaken. In geval van opmerkelijke interventies die voor verbetering vatbaar waren, worden lessen getrokken uit de ervaring en wordt het personeel hiervan uitvoerig op de hoogte gebracht. Het gebruik van dwang moet binnen de perken blijven, proportioneel zijn en binnen het wettelijke kader plaatsvinden. Het blijft een uitiem middel.

Certains cas isolés résultent d'une escalade qui trouve son origine dans le comportement inadéquat des intéressés. Je vous renvoie au ministre de l'Intérieur pour les chiffres précis des plaintes.

Sommige alleenstaande gevallen zijn het gevolg van een escalatie die kan worden teruggevoerd op het ongepaste gedrag van de betrokkenen. Ik verwijs u naar de minister van Binnenlandse Zaken voor nauwkeurige cijfers in verband met de klachten.

Il convient d'être très attentif et objectif par rapport à certaines images d'interventions qui circulent et être certain d'avoir vu les images qui précèdent et qui suivent.

Wanneer men beelden van interventies onder ogen krijgt die op het internet circuleren moet men zeer waakzaam en objectief zijn en zich ervan vergewissen dat men de eraan voorafgaande en de erop volgende beelden heeft gezien.

02.03 Laurence Zanchetta (PS): Nous resterons attentifs au suivi. Il est vrai que nous devons rester prudents face aux images qui circulent mais certaines montrent des faits inacceptables.

02.03 Laurence Zanchetta (PS): We zullen de situatie blijven volgen. Men moet inderdaad voorzichtig zijn wanneer men beelden onder ogen krijgt, maar op sommige zijn er feiten te zien die niet door de beugel kunnen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Sophie Thémont (PS): Le Code de la route prévoit des dérogations au port obligatoire de la ceinture: marche arrière, conducteurs de taxi en présence d'un client, conducteurs et passagers de véhicules prioritaires lors d'une intervention, dérogations officielles par le SPF Mobilité et Transports et personnel de bpost.

03.01 Sophie Thémont (PS): In het verkeersreglement staan er uitzonderingen op de verplichte gordeldracht: achteruitrijden, taxichauffeurs in aanwezigheid van een klant, bestuurders en passagiers van prioritaire voertuigen tijdens een interventie, officiële afwijkingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en het personeel van bpost.

Est-il normal qu'un mineur puisse s'asseoir à l'avant d'un véhicule sans dispositif de sécurité, comme l'autorise l'arrêté royal sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique?

03.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les ceintures de sécurité sont obligatoires en Europe depuis 1998 pour les voitures et depuis 2006 pour les autres catégories, et nombre de véhicules en ont été équipés depuis bien plus longtemps. Le nombre de véhicules en circulation sans dispositif de sécurité à l'avant est donc considérablement réduit et le cas que vous évoquez sera donc très rare.

On peut déduire de la directive réglant la question qu'un enfant de plus de 1,35 m peut s'asseoir à l'avant, même en l'absence de dispositif de sécurité, à l'instar d'un adulte. Il appartient à chacun de mesurer le danger encouru.

03.03 Sophie Thémont (PS): Je regrette qu'il en soit ainsi.

L'incident est clos.

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

04.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires recommande à l'État d'attribuer les services de transport de voyageurs par rail pour dix ans encore à la SNCB par le biais d'un contrat de service public. La législation européenne laisse d'ailleurs cette possibilité ouverte jusqu'en 2023. Il n'y a aucun élément rationnel pour défendre la privatisation des chemins de fer, *a fortiori* alors que le nombre de voyageurs est en hausse. Si l'État devait autoriser des sociétés privées à opérer sur le réseau ferroviaire, les seules lignes exploitées seraient, selon des experts, les lignes rentables tandis que les liaisons locales seraient négligées.

Un report ne pourrait intervenir que si l'État imposait des exigences de productivité supplémentaires ou des indicateurs de prestation critiques (IPC) et ce système ne pourrait être prolongé au-delà de 2023. Selon la réglementation européenne toutefois, ces deux affirmations sont inexactes.

Ce qui importe pour nous, c'est la réduction de l'empreinte écologique, l'amélioration du bien-être des travailleurs, la baisse du prix des billets, la diminution des retards et l'accroissement des

Is het normaal dat minderjarigen overeenkomstig het koninklijk besluit op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg vooraan in een voertuig mogen plaatsnemen zonder beveiligingssysteem?

03.02 Minister François Bellot (*Frans*): Sedert 1998 zijn veiligheidsgordels in Europa verplicht voor personenwagens. Sinds 2006 is dat ook het geval voor de andere categorieën. Tal van voertuigen werden er al veel langer mee uitgerust. Het aantal voertuigen in het verkeer zonder beveiligingssysteem vooraan is dus erg beperkt en het geval waar u naar verwijst zal dan ook erg weinig voorkomen.

Uit de richtlijn ter zake kunnen we afleiden dat kinderen die groter zijn dan 1,35 meter net zoals volwassenen vooraan mogen plaatsnemen, zelfs zonder beveiligingssysteem. Iedereen moet zelf de risico's daarvan inschatten.

03.03 Sophie Thémont (PS): Ik kan dat alleen maar betreuren.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het raadgevend comité van de treinreizigers beveelt de Staat aan het reizigersverkeer per spoor via een contract van openbare dienstverlening nog tien jaar aan de NMBS toe te kennen. De Europese wetgeving laat die mogelijkheid trouwens open tot 2023. Er is geen enkel rationeel element om de privatisering van het spoor te verdedigen, zeker niet bij het stijgende reizigersaantal. Indien de overheid privébedrijven op de spoorlijnen zou toelaten, zou het volgens onderzoekers enkel om de winstgevende lijnen gaan. De lokale verbindingen zouden worden verwaarloosd.

Uitstel zou alleen kunnen indien de Staat bijkomende productiviteitseisen of kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) zou stellen en na 2023 zou de regeling niet kunnen worden verlengd. Volgens de Europese regelgeving kloppen beide beweringen echter niet.

Belangrijk voor ons zijn de vermindering van de ecologische voetafdruk, het verbeteren van het welzijn van de werknemers, het verlagen van de ticketprijzen, het verminderen van vertragingen en

fréquences. C'est donc une optique différente de celle des IPC et de l'augmentation de productivité.

Quelle est la position du ministre? Des démarches concrètes seront-elles entreprises pour attribuer un contrat de service public à la SNCB en 2023?

04.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'avis est un peu plus nuancé. Il y est mentionné qu'il existe différents scénarios s'agissant de la libéralisation. Néanmoins, la décision d'attribuer ou non de gré à gré le contrat de services publics à la SNCB ne peut être prise en période d'affaires courantes. La préparation de l'exécution du règlement 1370/2007 n'est plus permise ni possible.

04.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'heure est grave, que l'on soit ou non en période d'affaires courantes. Des investissements supplémentaires doivent être effectués d'urgence à la SNCB, car les voyageurs rencontrent des problèmes. Il ne pourra y être remédié que si nous avons, pour l'avenir, la certitude que la SNCB continuera à investir et restera un service public. Le CEO a lui-même déclaré lors de son audition que la situation doit être clarifiée.

L'incident est clos.

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

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Quatre-vingts travailleurs ont déposé une plainte contre la SNCB parce qu'ils ont été exposés au chrome VI pendant des opérations de décapage de peinture sur de vieilles rames. Nous lisons également dans la presse qu'un ancien travailleur a déposé une plainte contre la SNCB pour coups et blessures involontaires dans le but de faire reconnaître comme maladie professionnelle le mésothéliome - une maladie généralement causée par l'exposition à l'amiante - dont il souffre. L'amiante et d'autres substances toxiques posent toujours de nombreux problèmes à la SNCB, selon toute évidence.

Combien de cas de mésothéliome ont-ils été enregistrés depuis 2015 et combien de personnes perçoivent-elles une indemnité pour cette raison? Comment la SNCB traite-t-elle le problème de l'exposition aux substances nocives? Un inventaire de l'amiante existe-t-il? Est-il exact que l'Inspection du travail a effectué une visite?

het verhogen van de treinfrequentie. Dat is een andere invalshoek dan de KPI's en productiviteitsverhoging.

Wat is het standpunt van de minister? Zullen concrete stappen worden ondernomen om in 2023 een contract van openbare dienstverlening aan de NMBS te gunnen?

04.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het advies is iets genuanceerder. Het vermeldt dat er verschillende scenario's bestaan betreffende de liberalisering. Niettemin mag de beslissing over het al dan niet onderhands gunnen van het contract van openbare dienstverlening aan de NMBS niet worden genomen in lopende zaken. De voorbereiding van de uitvoering van de verordening 1370/2007 mag en kan niet meer worden verwacht.

04.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is echt vijf voor twaalf, lopende zaken of niet. Er moeten dringend bijkomende investeringen gebeuren bij de NMBS, want er zijn problemen voor de reizigers. Dit zal enkel kunnen als er voor de toekomst zekerheid is dat de NMBS verder zal investeren en als de NMBS een openbare dienst blijft. Zelfs de CEO heeft op de hoorzitting gezegd dat er duidelijkheid moet zijn.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Tachtig werknemers hebben de NMBS aangeklaagd wegens blootstelling aan chroom-6 tijdens het afschuren van verflagen op oude treinstellen. Uit de pers vernemen we ook dat een oud-werknemer de NMBS aanklaagt wegens onopzettelijke slagen en verwondingen om zijn ziekte - mesotheliom, meestal te wijten aan blootstelling aan asbest - als een beroepsziekte te laten erkennen. Er zijn duidelijk nog veel problemen met asbest en andere giftige stoffen bij de NMBS.

Hoeveel gevallen van mesotheliom werden sinds 2015 geregistreerd en hoeveel personen ontvangen hiervoor een uitkering? Hoe gaat de NMBS om met blootstelling aan schadelijke stoffen? Bestaat er een asbestinventaris? Klopt het dat de Arbeidsinspectie is langsgelopen?

05.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le membre du personnel qui a été exposé à des substances toxiques fait l'objet d'un suivi par le médecin du travail et le service de prévention externe.

Depuis 2015, neuf membres du personnel statutaire ont été reconnus comme victimes d'une maladie professionnelle due à l'exposition à l'amiante. Huit victimes ou proches ont été indemnisés, le dossier de la dernière victime étant en cours de clôture.

L'inventaire de l'amiante dans les bâtiments et véhicules en gestion a encore été mis à jour en 2018. Depuis peu, la SNCB dispose également d'un inventaire au niveau de chaque rame. Ces inventaires peuvent être consultés. Les instructions de travail mettent également l'accent sur les inventaires et les risques.

À la demande de la SNCB, le SPF ETCS a visité les ateliers de Salzennes, Malines, Cuesmes, Melle, Anvers et Charleroi en avril et mai 2019. Début octobre, la SNCB a reçu un avertissement écrit signalant quelques infractions. Ce dossier sera soumis au Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT).

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'espère que le personnel est bien informé.

L'incident est clos.

Président: M. Jean-Marc Delizée.

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

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Des problèmes surviennent, paraît-il, depuis quelque temps déjà, lors du paiement par Bancontact dans les trains, et ce apparemment en raison d'un problème au niveau de la mise à jour de l'appareil par satellite que l'accompagnateur de train utilise en combinaison avec le dispositif ITRIS pour les paiements. La SNCB en a connaissance et donne dans pareils cas comme instruction à l'accompagnateur d'établir les documents C170 et C6, au moyen desquels le voyageur doit ensuite régulariser sa situation dans un délai de deux semaines auprès du service clientèle. Ne pourrait-on pas concevoir une solution plus conviviale?

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het personeelslid dat werd blootgesteld aan giftige stoffen wordt opgevolgd door de arbeidsgeneesheer en de externe preventiedienst.

Sinds 2015 werden negen statutaire personeelsleden erkend als slachtoffer van een beroepsziekte ten gevolge van asbestblootstelling. Acht slachtoffers of nabestaanden werden schadeloos gesteld, het dossier van het laatste slachtoffer wordt momenteel afgerond.

De asbestinventaris voor gebouwen en de beheerde voertuigen werd in 2018 nog geüpdatet. Sinds kort beschikt de NMBS ook over een inventaris op het niveau van elk treinstel. Die inventarissen zijn raadpleegbaar. Ook werkinstructies wijzen op de inventarissen en de risico's.

Op vraag van de NMBS heeft de FOD WASO in april en mei 2019 de werkplaatsen in Salzennes, Mechelen, Cuesmes, Melle, Antwerpen en Charleroi bezocht. Begin oktober 2019 kreeg de NMBS een schriftelijke waarschuwing waarin enkele inbreuken vermeld staan. Dit zal op het comité voor preventie en bescherming op het werk (PBW) worden voorgelegd.

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik hoop dat het personeel goed wordt geïnformeerd.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jean-Marc Delizée.

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

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Naar verluidt zijn er al enige tijd problemen met het betalen met Bancontact op de trein, blijkbaar door een probleem met een update van het satelliettoestel dat de treinbegeleider gebruikt in combinatie met het ITRIS-toestel voor de betalingen. De NMBS heeft daar weet van en geeft in die gevallen de instructie dat de treinbegeleider de documenten C170 en C6 moet opmaken, waarmee de reiziger zich dan binnen de twee weken in regel moet stellen bij de klantendienst. Kan het niet klantvriendelijker?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le problème en question s'est produit le 19 août et est resté limité à environ 300 appareils ITRIS. La cause a été décelée le 29 août et tous les appareils concernés avaient été rappelés le 26 septembre. Tous les dispositifs ITRIS et tous les appareils par satellite sont à présent de nouveau opérationnels. L'analyse technique visant à éviter que ces difficultés se reproduisent dans le futur a été clôturée en octobre. LA SNCB cherche cependant des solutions plus conviviales, comme le paiement par smartphone, en concertation avec le secteur bancaire.

L'incident est clos.

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

07.01 Ludivine Dedonder (PS): Vias affirme que la part de seniors dans le nombre total de tués sur la route avait considérablement augmenté. En 2018, 4 962 personnes de plus de 65 ans ont été tuées dans un accident, soit une moyenne de 14 par jour.

Existe-t-il des chiffres par province et sous-région? Si oui, quels sont-ils pour la Wallonie picarde? Les causes d'accidents diffèrent-elles selon les zones? Renforcerez-vous la prévention pour les seniors en fonction du type d'accidents observés par région?

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): En 2018, la Belgique a compté 169 décès et 4 793 blessés chez les plus de 64 ans. Je vous joins un tableau en annexe avec les chiffres par province et région. La hausse du nombre de seniors victimes de la route s'explique en partie par le vieillissement de la population.

Pour la Wallonie picarde, il y a eu quatre tués parmi 133 victimes seniors, soit 3 % du nombre total pour la Belgique. Le nombre moyen de seniors sous l'influence de l'alcool victimes d'un accident de la route est plus élevé en Wallonie picarde qu'ailleurs. Le tableau 2 montre qu'en 2018, la part des seniors piétons et cyclistes serait un peu plus élevée que la moyenne wallonne.

Le renforcement de la prévention est la compétence des Régions ou, pour la police fédérale de la route, du SPF Intérieur.

06.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het probleem in kwestie deed zich voor op 19 augustus en bleef beperkt tot een 300-tal ITRIS-toestellen. De oorzaak werd ontdekt op 29 augustus en op 26 september waren alle betrokken toestellen teruggeroepen. Alle ITRIS- en satelliettoestellen zijn nu weer operationeel. De technische analyse om toekomstige problemen te vermijden werd afgerond in oktober. Wel zoekt de NMBS naar klantvriendelijker oplossingen, zoals een betaling met de smartphone, in samenspraak met de banksector.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Ludivine Dedonder (PS): Volgens Vias is het aantal senioren dat het slachtoffer is van een dodelijk verkeersongeval in verhouding gevoelig toegenomen. In 2018 verloren er 4.962 65-plussers het leven in een verkeersongeval, wat neerkomt op 14 per dag.

Zijn er cijfers beschikbaar per provincie en subregio? Zo ja, wat zijn de cijfers voor Waals Picardië? Zijn de oorzaken van de ongevallen van zone tot zone verschillend? Zal u meer inzetten op preventie voor de senioren naargelang van het type ongeval per regio?

07.02 Minister François Bellot (Frans): In 2018 kwamen er in België 169 64-plussers om in het verkeer en werden er 4.793 gekwetst. Ik bezorg u als bijlage een tabel met de cijfers per provincie en per regio. De stijging van het aantal bejaarde slachtoffers in het verkeer is deels toe te schrijven aan de vergrijzing.

Wat Waals Picardië betreft, kwamen er 4 van de 133 bejaarde verkeersslachtoffers om het leven, wat neerkomt op 3 % van het totaal aantal bejaarde verkeersdoden in België. Gemiddeld zijn er in Waals Picardië meer bejaarde verkeersslachtoffers onder invloed van alcohol dan elders. Uit tabel 2 blijkt dat in 2018 het aantal bejaarde voetgangers en fietsers dat in een verkeersongeval betrokken raakte in Waals Picardië iets boven het Waalse gemiddelde ligt.

Preventie is een bevoegdheid van de Gewesten of, wat de federale wegpolitie betreft, van de FOD Binnenlandse Zaken. Ze kunnen dus ter zake meer op preventie inzetten.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Katrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "La mise en place de barrières intelligentes par la SNCB" (55001235C)
- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les clôtures intelligentes le long des voies ferrées" (55001255C)
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les intrusions sur les voies" (55001481C)

08.01 Frank Troosters (VB): À Jambes, Infrabel a présenté sa dernière arme anti-intrusion. Il s'agit d'une clôture de plusieurs centaines de mètres, munie de capteurs donnant l'alarme lorsqu'une personne tente d'escalader la clôture et d'une caméra de surveillance afin de suivre la situation en direct. Les tests ont permis de réduire de manière drastique le nombre d'intrusions sur les voies.

Ce système est-il, à présent, pleinement opérationnel et peut-il être déployé à plus grande échelle? Où et quand aura lieu ce déploiement? Sur quels critères se sont fondés les choix éventuels? Quel est le coût au mètre d'un déploiement à plus grande échelle?

08.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Quelles zones entrent concrètement en ligne de compte pour bénéficier de ces clôtures intelligentes mais coûteuses? Quel est le budget prévu? Quelle part représente ce budget par rapport au budget consacré aux autres dispositifs anti-intrusions? Ce système donne-t-il de meilleurs résultats que les tapis anti-intrusions?

Comment le ministre évalue-t-il les mesures déjà prises? À combien de reprises les personnes circulant sur les voies ont-elles pu être attrapées ou identifiées par la suite? Les coûts peuvent-ils être répercutés sur les personnes impliquées? Quelle est la procédure suivie en cas de signalement? Comment le ministre évalue-t-il cette procédure?

08.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le projet pilote recourant aux clôtures intelligentes à Jambes est opérationnel depuis le 21 octobre 2019.

(*En français*) Les résultats étant encourageants, on réfléchit à l'opportunité d'étendre ce système à d'autres zones critiques, y compris à la sécurisation des parcs à câbles dans les centres logistiques et infrastructure.

Un site est défini comme *hotspot* s'il a présenté au moins huit cas de *trespassing* sur l'année.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Katrin Jadin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De plaatsing van intelligente afsluitingen door de NMBS" (55001235C)
- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De slimme spoorwegafsluitingen" (55001255C)
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het spoorlopen" (55001481C)

08.01 Frank Troosters (VB): Infrabel heeft in Jambes het nieuwste wapen tegen spoorlopers gedemonstreerd. Het gaat om enkele honderden meters omheining met sensoren die alarm geven wanneer iemand daarover tracht te klimmen en een bewakingscamera om de situatie live te bekijken. Tests deden het aantal spoorlopers drastisch dalen.

Is dit systeem nu volledig operationeel en kan het verder worden uitgerold? Waar en wanneer zal dat gebeuren? Op basis waarvan werd de keuze eventueel gemaakt? Wat is de kostprijs per meter bij een grotere ontplooiing?

08.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Welke plaatsen komen concreet in aanmerking voor deze intelligente, maar dure afsluitingen? Hoe groot is het budget? Hoe verhoudt zich dat tot de andere maatregelen tegen spoorlopen? Geeft dit systeem betere resultaten dan struikelmatten?

Hoe evalueert de minister de maatregelen die al genomen zijn? Hoe vaak kan men spoorlopers vatten of naderhand identificeren? Kunnen de kosten worden verhaald op de betrokkenen? Welke procedure wordt gevolgd bij meldingen? Hoe evalueert de minister die?

08.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het proefproject met de slimme omheining in Jambes is operationeel sinds 21 oktober 2019.

(*Frans*) Aangezien de resultaten hoopgevend zijn, wordt overwogen om het systeem uit te breiden naar andere kritieke zones, zoals voor de beveiliging van kabelparken in logistieke en infrastructuurhubs.

Een site wordt aangemerkt als hotspot als er jaarlijks ten minste acht gevallen van spoorlopen

werden vastgesteld.

(En néerlandais) Chaque *hotspot* a ses spécificités et se trouve soit dans une gare, soit en pleine voie soit à un passage à niveau. La technologie à Jambes a été spécifiquement conçue pour le périmètre de sécurité et est donc bien adaptée aux *hotspots* en pleine voie.

Les projets pilotes suivants ont déjà démontré leur efficacité contre les intrusions sur les voies: installation de clôtures à Liège: -70 %; caméras de détection à Liège Carré et Saint-Lambert: -33 %; tapis "*anti-trespassing*" à Wavre: -95 % et clôtures intelligentes à Jambes: -90 %.

Les clôtures intelligentes sont reliées à une caméra. Les opérateurs de la SNCB peuvent visionner les images en temps réel.

La SNCB est tenue de suivre une procédure bien précise pour contacter la police en cas de détérioration des installations ou d'actes de vandalisme.

Un certain nombre de règles de sécurité spécifiques concernant les personnes faisant intrusion sur ou à proximité des voies ont été instaurées le 10 décembre 2017. Ces règles distinguent les personnes qui courent un risque, immédiat ou non, d'accident de personne dans le domaine ferroviaire et cela, selon que la personne se trouve dans ou en dehors de la zone de danger des voies ferrées.

08.04 Frank Troosters (VB): Je me réjouis que les barrières intelligentes et d'autres dispositifs, comme les tapis anti-intrusion et les caméras, soient l'objet de tests minutieux. J'espère seulement que l'on s'attachera dans les meilleurs délais à sécuriser les *hotspots*. Il faut en tout état de cause se concentrer sur la question des personnes qui circulent sur les voies et qui risquent d'être impliquées dans un accident de personne et prévoir les budgets nécessaires à cet effet.

08.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Nous devons en effet prévenir le phénomène de l'intrusion. Les tapis anti-intrusion sont la mesure la plus efficace et sont peut-être préférables aux coûteuses barrières intelligentes.

L'incident est clos.

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

09.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Les bâtiments

(Nederlands) Iedere *hotspot* heeft zijn specifieke eigenschappen en bevindt zich ofwel in een station, in volle baan of aan een overweg. De technologie te Jambes is specifiek bedoeld voor perimeterbeveiliging en is dus goed geschikt voor *hotspots* in volle baan.

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

De slimme omheining is verbonden met een camera. NMBS-operatoren kunnen de beelden in realtime bekijken.

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

Op 10 december 2017 is een aantal specifieke veiligheidsregels betreffende spoorlopers in of nabij de sporen ingevoerd. Die regels maken een onderscheid tussen een spoorloper die al dan niet een onmiddellijk risico op een persoonsongeval vormt en dit al naargelang de spoorloper zich in of buiten de gevarezone van de sporen bevindt.

08.04 Frank Troosters (VB): Ik ben blij dat er uitgebreid wordt getest met de slimme omheining en met systemen zoals struikelmatten en camera's. Ik hoop alleen dat er snel werk wordt gemaakt van het beveiligen van *hotspots*. Men moet zich alleszins richten op de spoorlopers die een risico vormen voor een persoonsongeval en daar ook in de nodige budgetten voorzien.

08.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Wij moeten spoorlopen inderdaad voorkomen. Struikelmatten zijn de meest effectieve maatregel en zijn misschien te verkiezen boven de dure slimme omheiningen.

Het incident is gesloten.

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

09.01 Pieter De Spiegeleer (VB): De functie van

des gares d'Ede et de Haaltert ont malheureusement complètement perdu leur fonction initiale. L'un a été démoli et l'autre est vide et mis en vente. Le service n'est donc plus correctement garanti. Les emplacements de parking sont cependant devenus payants à ces endroits et à Haaltert, leur nombre a même été réduit sans que l'information ait toujours été communiquée clairement.

Une clé de répartition concernant les coûts de l'aménagement des nouveaux emplacements de parking a-t-elle fait l'objet d'une concertation? Le nouveau parking deviendra-t-il effectivement payant dès le lendemain de l'achèvement des travaux? Les usagers de la SNCB bénéficieront-ils d'un tarif différent de celui appliqué aux autres utilisateurs du parking?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Au cours du deuxième trimestre 2020, la SNCB va rendre payants les parkings de Ede et de Haaltert et se concertera à ce sujet avec la commune de Haaltert.

Si un emplacement de stationnement est occupé par un automobiliste qui ne prend pas le train, il est possible, par le biais d'un contrôle d'accès, de pratiquer un tarif différentiel et de faire en sorte que des places soient réservées aux voyageurs. Ceux-ci bénéficient d'une réduction sur le tarif commercial des non-voyageurs. Lorsqu'un parking automobile devient payant, la SNCB étudie également la situation des parkings pour vélos dans la perspective d'un *modal shift*. Elle examine donc également s'il y a une demande concernant les parkings pour vélos. Les parkings pour vélos gratuits restent toujours suffisamment nombreux.

Une partie des recettes est utilisée pour les parkings pour vélos, l'autre partie servant à couvrir les frais opérationnels des parkings.

09.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Les parkings des gares comportent actuellement déjà suffisamment d'emplacements pour les vélos et même pour les vélos à bacs. Il n'y a toutefois pas assez d'emplacements pour les voitures. Les gens vont donc se garer dans les rues avoisinantes et la pression sur le stationnement local ne fera donc que s'accroître. En tant que conseiller communal de Haaltert, je tenterai de proposer à la SNCB par l'intermédiaire de notre administration communale d'entamer des négociations et de reporter quelques temps encore le parking payant.

L'incident est clos.

de stationsgebouwen in Ede en Haaltert is helaas helemaal teruggeschoefd. Het ene gebouw is afgebroken en het andere is ontruimd is staat te koop. Van een correcte dienstverlening is dus geen sprake meer. Wel worden de parkeerplaatsen op deze locaties betalend en in Haaltert worden ze zelfs gereduceerd, zonder dat over dat alles altijd even duidelijk wordt geïnformeerd.

Werd een verdeelsleutel onderhandeld inzake de kosten van de aanleg van de nieuwe parkeerplaatsen? Zal de nieuwe parking effectief vanaf de eerste dag van de afwerking betalend zijn? Naar wie gaan de inkomsten? Betalen de reizigers als NMBS-klienten een ander tarief dan anderen die deze plaatsen zouden gebruiken?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS gaat de parkings van Ede en Haaltert betalend maken in het tweede kwartaal van 2020 en zal hierover overleggen met de gemeente Haaltert.

Als een stationsparking wordt ingenomen door mensen die de trein niet nemen, dan kan men via een toegangscontrole met een gedifferentieerde tarifiering voor niet-reizigers plaatsen vrijhouden voor de treinreizigers. Zij krijgen een korting op het commercieel tarief voor niet-reizigers. Als een autoparking betalend wordt, bekijkt de NMBS ook de stalling van de fietsen met het oog op een modalshift. Ze onderzoekt dan ook of er een vraag is naar een betalende bewaakte fietsstalling. Er blijven ook steeds voldoende gratis fietsplaatsen.

Een deel van de opbrengsten wordt benut voor fietsstallingen, het andere deel is voor de operationele kosten van de parkings.

09.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Momenteel is er op die stationparkings al ruim plaats voor fietsen en zelfs voor bakfietsen, maar onvoldoende voor auto's. Mensen zullen daarom parkeren in de omliggende straten en zo zal de lokale parkeerdruk alleen maar toenemen. Als gemeenteraadslid van Haaltert zal ik via ons gemeentebestuur de NMBS trachten voor te stellen om onderhandelingen op te starten en het betalend parkeren nog even uit te stellen.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "L'avenir du personnel de la SNCB et les conséquences pour les usagers" (55001256C)**
- **Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "La réorganisation du personnel de gare en raison d'effectifs insuffisants" (55001435C)**

10.01 Mélissa Hanus (PS): Les modifications annoncées du cadre de travail du personnel SNCB apparaissent comme une régression pour eux comme pour les usagers: généralisation du cadre flottant, disparition de services plantons pour les accompagnateurs et centralisation des services techniques.

Quelles perspectives entendez-vous donner au rail dans la province de Luxembourg? La cellule technique des conducteurs d'Arlon sera-t-elle supprimée au profit de Namur? La cabine de signalisation de Libramont connaîtra-t-elle le même sort? Fera-t-on jouer la mobilité interne pour les travailleurs concernés?

A-t-on prévu de discuter avec les représentants du personnel? Comment la SNCB compte-t-elle pallier la disparition du service planton, voie de recours lors de perturbations ou en l'absence d'un travailleur?

10.02 Jan Bertels (sp.a): En raison de pénuries de personnel, il n'y aurait bientôt plus de chef de gare ni de sous-chef de gare à Herentals. Leur travail serait effectué à partir de Turnhout.

La gare de Herentals est une gare importante, fréquentée par 4 000 voyageurs par jour. Elle ouvre l'accès à la Campine. La présence d'un chef de gare ou d'un sous-chef de gare est importante pour la sécurité tant des voyageurs que du personnel ferroviaire.

Quelle est la portée concrète de la pénurie de personnel pour la gare de Herentals? Est-il exact que le manque d'effectifs en Campine empêche de pourvoir la fonction de chef de gare et de sous-chef de gare? Dans combien de gares campinoises cette situation pose-t-elle problème? Notre région n'est déjà pas généreusement desservie par les chemins de fer. Comment le ministre veillera-t-il à ce que la sécurité soit assurée à Herentals et dans les gares campinoises?

10.03 François Bellot, ministre (en français): La qualité du transport des voyageurs dépend du service offert par le personnel, notamment dans la

10 Samengevoegde vragen van

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

10.01 Mélissa Hanus (PS): De aangekondigde wijzigingen van de werkomstandigheden van het NMBS-personeel, met name de algemene invoering van de flexibele werkroosters, de afschaffing van de regeling voor de reservetreinbegeleiders en de centralisatie van de technische diensten, lijken voor het personeel en voor de reizigers een achteruitgang te betekenen.

Welke perspectieven kunt u bieden voor het spoor in de provincie Luxemburg? Zal de TCT Arlon afgeschaft worden ten gunste van de TCT Namur? Zal het seinhuis van Libramont hetzelfde lot te beurt vallen? Zullen de betrokken werknemers kunnen gebruikmaken van de interne mobiliteit?

Werd er overleg gepland met de werknemersvertegenwoordigers? Hoe denkt de NMBS het wegvallen van de reserveregeling, het redmiddel in geval van storingen of van de afwezigheid van een werknemer, te compenseren?

10.02 Jan Bertels (sp.a): Door personeelstekorten zou er in het station van Herentals binnenkort geen stationchef en ook geen onderstationschef meer aanwezig zijn. Dat werk zou gebeuren vanuit Turnhout.

Het station van Herentals is een groot station waar dagelijks 4.000 reizigers op- of overstappen. Het vormt de toegang tot de Kempen. Voor de veiligheid van zowel de reizigers als het spoorwegpersoneel is het belangrijk dat er een stationschef of een onderstationschef aanwezig is.

Wat betekenen de personeelstekorten concreet voor het station van Herentals? Klopt het dat er in de Kempen personeelstekorten zijn om de job van stationschef en onderstationchef te kunnen invullen? In hoeveel Kempische stations vormt dat een probleem? Onze regio is door de spoorwegen al niet rijkelijk bedeed. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de veiligheid in Herentals en de Kempische stations wordt gegarandeerd?

10.03 Minister François Bellot (Frans): De kwaliteit van het reizigersvervoer hangt af van de dienstverlening door het personeel, en dat geldt met

gestion des trains en temps réel impliquant la collaboration de plusieurs métiers.

Face aux localisations dispersées de ceux-ci, la SNCB va regrouper les métiers du temps réel dans les centres opérationnels d'Anvers, Bruxelles, Gand, Mons et Namur pour mieux gérer la circulation des trains.

Dès juin 2020, la cellule des conducteurs d'Arlon sera réunie à celle de Namur. Des mesures sont en place pour le personnel concerné et des solutions locales trouvées pour un tiers des agents ne souhaitant pas rejoindre Namur. Ni le dépôt d'Arlon ni l'encadrement d'instructeurs ne sont supprimés.

On ne modifie pas les plantons du personnel de conduite. Les besoins sont établis selon des critères impactant les voyageurs.

Les prestations des accompagnateurs sont adaptées selon le plan de transport entrant en vigueur en décembre après concertation locale avec les syndicats.

Les services plantons du personnel d'accompagnement sont adaptés selon le plan de transport en fonction de l'augmentation de voyageurs, des correspondances et des relais d'accompagnateurs nécessaires. Il n'y a pas de diminution globale pour le réseau.

(En néerlandais) À la gare de Herentals, un certain nombre de sous-chefs de gare ont introduit une demande de pension au cours de la même période. Afin de faire face à ce problème temporaire, la fonction de sous-chef de gare est temporairement exercée par un autre membre du personnel disposant d'expérience en matière d'accueil des clients. La gare de Herentals et les quais restent donc soumis à la surveillance d'un collaborateur de la SNCB.

De manière générale, la SNCB ne manque pas de sous-chefs de gare. Afin d'anticiper d'éventuels déficits futurs en raison de départs à la retraite imminents, la SNCB a décidé de procéder à court terme à des recrutements urgents de sous-chefs de gare. Le nombre doit encore être fixé par la SNCB.

Aucune autre gare de Campine ne connaît actuellement un problème au niveau de l'exécution des prestations nécessaires des sous-chefs de

name voor het realtimebeheer van de treinen, waarbij er verscheidene beroepen betrokken zijn.

Aangezien de personeelsleden die die beroepen uitoefenen zich op verschillende locaties bevinden, heeft de NMBS beslist om de realtimeberoepen te hergroeperen in de operatiecentra van Antwerpen, Brussel, Gent, Bergen en Namen om het treinverkeer beter te laten verlopen.

Vanaf juni 2020 zal de TCT Arlon samengevoegd worden met de TCT Namur. Er werden maatregelen genomen voor het betrokken personeel en lokale oplossingen gevonden voor een derde van de medewerkers die niet naar Namen willen overstappen. Het depot in Aarlen zal niet worden opgedoekt en de begeleiding van instructeurs wordt evenmin afgeschaft.

De regeling voor de reservetreinbestuurders wordt niet gewijzigd. De behoeften worden vastgesteld op grond van criteria waarvan de reizigers de impact voelen.

De arbeidsprestaties van de treinbegeleiders worden aangepast op grond van het vervoersplan dat in december van kracht wordt, na overleg op lokaal niveau met de vakbonden.

De wachtdiensten van de reservetreinbegeleiders worden aangepast op grond van het vervoersplan in functie van de stijging van het aantal reizigers, de aansluitingen en de aflossing van treinbegeleiders. Er is geen sprake van een globale daling voor het spoorwegnet.

(Nederlands) In het station van Herentals heeft onlangs een aantal onderstationschefs in dezelfde periode een pensioenaanvraag ingediend. Om dat tijdelijke probleem op te vangen wordt de functie van onderstationschef tijdelijk uitgevoerd door een ander personeelslid dat ervaring heeft met onthaal van klanten. Het station van Herentals en de perrons blijven dus onder toezicht van een NMBS-medewerker.

De NMBS heeft in het algemeen geen tekorten aan onderstationschefs. Om te anticiperen op mogelijke toekomstige tekorten wegens nakende pensioneringen heeft de NMBS beslist om op korte termijn over te gaan tot dringende wervingen van onderstationschefs. Het aantal moet nog worden bepaald door de NMBS.

Er is vandaag in geen enkel ander Kempens station een probleem om de noodzakelijke prestaties van onderstationschefs uit te voeren.

gare.

En termes de sécurité, un contrôle social est assuré dans les gares par la présence de collaborateurs de la SNCB sur les quais.

Les guichets de Turnhout, Lierre, Mol et Aarschot sont ouverts sept jours sur sept.

Outre la présence de collaborateurs de la SNCB, toutes ces gares, à l'exception de celle d'Herentals, disposent d'une vidéosurveillance. Les images sont contrôlées 24h sur 24 au Security Operations Center à Bruxelles, ce qui permet à la SNCB d'envoyer rapidement sur place son propre service de sécurité Securail en cas d'irrégularités ou de nuisances. Si nécessaire, une assistance est demandée à la police fédérale des chemins de fer ou à la police locale.

Au total, les quatre gares mentionnées sont équipées de 119 caméras. En ce qui concerne Herentals, la SNCB mène actuellement des négociations avec l'administration de la ville en vue du placement futur de caméras dans le cadre d'une structure de coopération.

Outre la vidéosurveillance, la SNCB dispose des brigades mobiles de Securail, qui patrouillent régulièrement le long des gares campinoises.

10.04 **Mélissa Hanus** (PS): Votre réponse me déçoit en confirmant que la ruralité et le personnel ne sont pas la priorité de la SNCB.

Il n'y a de solutions locales que pour un tiers du personnel. Je suis inquiète pour les autres.

10.05 **Jan Bertels** (sp.a): À Herentals, du personnel de la SNCB est certes présent, mais les membres du personnel qui doivent s'acquitter de la tâche de sous-chef de gare et/ou de chef de gare ne sont pas du tout formés pour le faire. Ils ignorent par exemple comment organiser un service de bus de remplacement. Le ministre n'y voit pas de problème, mais nous souhaitons que du personnel qualifié de la SNCB soit présent ou que les personnes présentes reçoivent la formation nécessaire.

Le problème de la vidéosurveillance à Herentals attend une solution depuis plus de deux ans déjà et la faute n'en incombe pas à l'administration communale. Dans la plupart des gares en Flandre, ces caméras de surveillance ont pu être installés sans aucun problème.

Inzake veiligheid is er in de stations sociale controle door de aanwezigheid van NMBS-medewerkers op de perrons.

Ook zijn de loketten in Turnhout, Herentals, Lier, Mol en Aarschot zeven dagen per week open.

Naast de aanwezigheid van NMBS-medewerkers beschikken al deze stations, met uitzondering van Herentals, over cameratoezicht. De beelden worden de klok rond gemonitord op het Security Operations Center te Brussel. Zo kan de NMBS snel de eigen veiligheidsdienst Securail ter plaatse sturen bij onregelmatigheden of overlast. Indien nodig wordt bijstand gevraagd aan de federale spoorwepolitie of de lokale politie.

In de vier vermelde stations bevinden zich in totaal 119 camera's. Inzake Herentals onderhandelt de NMBS momenteel met het stadsbestuur over de toekomstige plaatsing van camera's in het kader van een samenwerkingsverband.

Naast de camerabewaking zorgt de NMBS voor patrouilles van haar mobiele Securailbrigades, die regelmatig langs de Kempische stations gaan.

10.04 **Mélissa Hanus** (PS): Uw antwoord stelt me teleur, aangezien u ermee bevestigt dat plattelandsgebieden en het personeel dat er werkt geen prioriteit vormen voor de NMBS.

Er zijn slechts lokale oplossingen voor een derde van het personeel. Ik maak me zorgen over de rest van het personeel.

10.05 **Jan Bertels** (sp.a): In Herentals is er wel NMBS-personeel aanwezig, maar het personeel dat daar de taak van onderstationschef en/of stationschef moet uitoefenen is daar absoluut niet voor opgeleid. Zij weten niet wat ze moeten doen om bijvoorbeeld vervangende bussen in te leggen. De minister ziet geen probleem, maar wij zouden graag zien dat er gekwalificeerd NMBS-personeel aanwezig is of dat deze mensen de nodige opleiding krijgen.

Het cameratoezicht in Herentals is al meer dan twee jaar een *ongoing story* en dat ligt niet aan het stadsbestuur. In de meeste stations in Vlaanderen heeft men die bewakingscamera's zonder problemen kunnen plaatsen.

10.06 François Bellot, ministre (*en français*): Lorsqu'on a supprimé la station poste de Libramont pour la mettre à Liège et à Namur, un tiers du personnel n'a pas accepté le déplacement et des alternatives ont été trouvées.

Par contre, pour maintenir le volume de l'emploi, Infrabel a créé un service à Libramont. Mais pour remplir le cadre de ce service, on ne trouve plus de candidats locaux et il faut recourir à du personnel venant d'autres provinces.

L'incident est clos.

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

11.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Le personnel de Securail – près de 600 personnes – s'inquiète de l'avenir de son service, qui participe à la sécurisation du transport ferroviaire. La question de leur intégration au sein de la police des chemins de fer est également évoquée.

Des contacts ont-ils été pris avec les organisations représentant le personnel? Si oui, des garanties ont-elles été proposées? Les effectifs sont-ils suffisants?

11.02 François Bellot, ministre (*en français*): L'avenir de Securail ne se pose pas dans le cadre de la libéralisation du rail. En 2013, le gouvernement a désigné un seul service de sécurité pour l'ensemble du domaine ferroviaire.

Le débat du transfert de Securail vers le DAB, le service de sécurisation de la police fédérale, a été mené sous la précédente législature. Il est primordial que Securail garde un ancrage ferroviaire fort et se concentre sur des priorités purement ferroviaires.

Les tâches respectives de la SPC Police fédérale des chemins de fer et de Securail peuvent être précisées. Une meilleure synergie doit être visée. La nouvelle mouture de la circulaire Duquesne qui répartit les missions de police devrait inclure tous les acteurs de la sécurité.

Aucun contact n'a été pris récemment avec des organisations représentant le personnel Securail quant à son avenir. Les effectifs sont suffisants, mais je n'exclus pas de réévaluer la situation lorsque la réforme de la Police des chemins de fer (SPC) aura abouti. La SPC semble s'être retirée de

10.06 Minister François Bellot (*Frans*): Toen het seinhuis van Libramont werd overgeheveld naar Luik en Namen, wilde een derde van het personeel niet overgeplaatst worden en werden er oplossingen gevonden.

Om de werkgelegenheid op peil te houden heeft Infrabel een dienst in Libramont opgericht. Men vindt echter geen lokale kandidaten om de personeelsformatie van deze dienst in te vullen, en er moet een beroep gedaan worden op personeel uit andere provincies.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Het personeel van Securail, bijna 600 medewerkers, maakt zich zorgen over de toekomst van de dienst, die bijdraagt aan de veiligheid van het spoorvervoer. Ook de kwestie van de integratie van Securail in de Spoorwegpolitie is een bron van bezorgdheid.

Werd er contact opgenomen met de vakbonden? Zo ja, werden er garanties geboden? Is het personeelsbestand toereikend?

11.02 Minister François Bellot (*Frans*): De toekomst van Securail komt niet in het gedrang in het kader van de liberalisering van het spoor. In 2013 heeft de regering één enkele veiligheidsdienst voor het hele spoorwegdomein aangesteld.

Het debat over de transfer van Securail naar de DAB, de Directie Beveiliging van de federale politie, werd gevoerd tijdens de vorige legislatuur. Het is essentieel dat Securail een sterke verankering met het spoor behoudt en zich op de specifieke prioriteiten van de spoorwegen concentreert.

De respectieve opdrachten van de Spoorwegpolitie en Securail kunnen nader bepaald worden. Er moet naar een betere synergie gestreefd worden. De nieuwe versie van de circulaire-Duquesne, waarin de politieopdrachten worden verdeeld, moet alle veiligheidsactoren omvatten.

Recent werd er niet over de toekomst van Securail gesproken met organisaties die het personeel vertegenwoordigen. Het personeelsbestand is toereikend, maar ik sluit niet uit dat de situatie geherevalueerd wordt zodra de hervorming van de Spoorwegpolitie (SPC) rond is. De SPC heeft zich

certaines gares sans avoir attendu la nouvelle circulaire. Il serait inadmissible que les agents de Securail soient les victimes d'un désinvestissement de la capacité policière fédérale ou locale.

11.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Il faut assurer la sécurité des personnes qui veillent à notre sécurité, et mettre en place des formations adaptées aux situations qu'elles rencontrent. Elles devraient être en contact permanent avec le SOC (Security Operations Center).

À la gare du Nord, la situation n'est toujours pas réglée et nécessiterait la présence d'équipes supplémentaires.

L'incident est clos.

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

12.01 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Seules 21 gares proposent un accès totalement autonome pour les personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire une assistance personnelle et une accessibilité intégrale via une rampe d'accès. Si 70 gares disposent de cette dernière mais pas de l'assistance personnelle, les 361 gares restantes ne disposent ni de l'une ni de l'autre.

Le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB) a rencontré en juin la direction de la SNCB. Celle-ci s'est engagée à recruter un coordinateur qui fera le lien entre les différents services internes pour offrir l'accessibilité aux PMR. Son recrutement est-il en cours?

Vous avez récemment déclaré que l'objectif était des gares intégralement accessibles d'ici 2030 pour au moins 85 % des passagers via le nouveau plan d'investissements 2020-2030.

Un nombre plus élevé de gares avec assistance personnelle a-t-il été fixé dans un délai proche? Quand les ascenseurs dans les gares de Rixensart et La Hulpe, non accessibles aux PMR, seront-ils installés?

Président: M. Tomas Roggeman.

12.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Dans son audition du 20 novembre, Mme Dutordoir a expliqué sa nouvelle politique transversale pour

blijkbaar uit een aantal stations teruggetrokken zonder op de nieuwe omzendbrief te wachten. De agenten van Securail mogen niet het slachtoffer worden van een gebrek aan inzet van de federale en lokale politie.

11.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): We moeten de veiligheid garanderen van de mensen die over onze veiligheid waken, en we moeten opleidingen uitwerken die afgestemd zijn op de situaties waarmee zij geconfronteerd worden. De agenten van Securail moeten permanent in contact staan met het SOC (Security Operations Center).

In het Noordstation is de toestand nog steeds niet geregeld en zouden er bijkomende teams ingezet moeten worden.

Het incident is gesloten.

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

12.01 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Slechts 21 stations zijn volledig autonoom toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Ze bieden dus persoonlijke assistentie aan en zijn volledig toegankelijk via een mobiele hellingbaan. 70 andere stations hebben ook dat laatste, maar bieden geen persoonlijke assistentie aan. De 361 resterende stations hebben noch het ene noch het andere.

Het Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB) had in juni een ontmoeting met de directie van de NMBS. Die beloofde een coördinator aan te werven om de verschillende interne diensten beter met elkaar te doen samenwerken en zo de toegankelijkheid voor PBM's te verbeteren. Is deze aanwervingsprocedure aan de gang?

U hebt recent verklaard dat het de doelstelling is om dankzij het investeringsplan 2020-2030 tegen 2030 de stations volledig toegankelijk te maken voor minstens 85 % van de passagiers.

Werd voor de nabije toekomst de lat hoger gelegd qua aantal stations waar persoonlijke assistentie moet worden aangeboden? Wanneer worden in de stations Rixensart en La Hulpe, die momenteel niet toegankelijk zijn voor PBM's, de liften geïnstalleerd?

Voorzitter: de heer Tomas Roggeman.

12.02 **Minister François Bellot (Frans)**: In de hoorzitting van 20 november heeft mevrouw Dutordoir toelichting gegeven bij haar

les PMR, gérée par une équipe unique. Auparavant, cette politique était répartie selon les responsabilités dans plusieurs directions de la SNCB.

Il faudrait plus d'un milliard d'euros pour rendre intégralement accessibles toutes les gares du pays. La SNCB prévoit de rendre 10 gares accessibles par an de 2019 à 2022, en collaboration avec Infrabel. La SNCB poursuivra l'analyse de sa politique PMR et y intégrera l'offre d'assistance. Le coordinateur accessibilité prendra ses fonctions le 1^{er} janvier.

Les ascenseurs de la Hulpe et de Rixensart seront installés mi-2020.

Le prochain Conseil européen a prévu un chapitre "accès des personnes handicapées et à mobilité réduite".

Actuellement, on travaille à la hauteur des quais et à l'accessibilité dans de nombreuses gares. Il faut une stratégie forte.

Charger une personne d'assurer la transversalité des actions des DG permettra à chacun d'être conscient de sa responsabilité et de la solution qu'il détient pour mener cette politique à bien.

12.03 **Sophie Rohonyi (DéFI):** Malgré les affaires courantes, vous êtes volontariste et ambitieux en matière de mobilité. C'est très positif.

L'accessibilité des navetteurs concerne un Belge sur trois, confronté à des difficultés pour prendre le train.

Travailler de manière transversale s'impose vu la régionalisation partielle de la mobilité. J'insiste sur la nécessité de collaborer avec les associations représentatives des navetteurs et d'informer ces derniers des mesures prises. On peut s'inspirer des canaux utilisés lors des travaux de la jonction Nord-Midi pour informer les PMR de l'accessibilité des gares.

L'incident est clos.

13 **Question de Kim Buyst à François Bellot**

nouvelle transversale beleid voor PBM's, dat door één team zal worden gemanaged. Voorheen namen verschillende directies van de NMBS een deel van dit beleid voor hun rekening, in functie van hun verantwoordelijkheden.

Het zou meer dan een miljard euro kosten om alle stations van het land volledig toegankelijk te maken. De NMBS heeft vooropgesteld om in samenwerking met Infrabel, tussen 2019 en 2022 jaarlijks 10 stations toegankelijk te maken. De NMBS zal haar beleid inzake de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit verder doorlichten en zal ook het aanbod van persoonlijke assistentie in die doorlichting opnemen. De coördinator voor de toegankelijkheid zal op 1 januari in dienst treden.

De liften in Terhulpen en Rixensart zullen medio 2020 geplaatst worden.

Voor de volgende bijeenkomst van de Europese Raad werd er een hoofdstuk over de toegankelijkheid voor personen met een beperking of met een beperkte mobiliteit ingepland.

Momenteel worden in tal van stations de perrons verhoogd en wordt de toegankelijkheid verbeterd. Daarvoor is er een sterke strategie nodig.

Door iemand aan te stellen die de werking van de verschillende diensten op elkaar afstemt, wordt iedereen zich bewust van zijn eigen verantwoordelijkheid en de oplossing die men kan bieden om dit beleid goed uit te voeren.

12.03 **Sophie Rohonyi (DéFI):** Hoewel dit een periode van lopende zaken is, geeft u toch blijk van daadkracht en ambitie op het vlak van mobiliteit. Dat valt toe te juichen.

Toegankelijkheid voor pendelaars is belangrijk want een Belg op drie ervaart moeilijkheden om de trein te nemen.

Een transversale aanpak is noodzakelijk daar mobiliteit gedeeltelijk is geregionaliseerd. Ik onderstreep de noodzaak om samen te werken met representatieve verenigingen van treinreizigers en hen op de hoogte te houden van de maatregelen die worden genomen. Dat kan gebeuren via de kanalen die werden gebruikt tijdens de werken aan de Noord-Zuidverbinding om personen met beperkte mobiliteit te informeren over de toegankelijkheid van de stations.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van Kim Buyst aan François Bellot**

(Mobilité) sur "L'harmonisation des procédures du RTE-T au Conseil Transports de l'Union européenne du 6 juin" (55001309C)

13.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le 6 juin 2019, le Conseil Transports de l'Union européenne s'est penché notamment sur la proposition concernant la rationalisation des procédures en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport. Il est apparu, tant au cours de la réunion du Conseil du 10 mai, où une proposition de compromis a été présentée, que lors de la réunion du 6 juin, que les États membres défendent toujours des points de vue fort divergents.

La Belgique estime que nous avons besoin de plus de temps. Notre pays se déclare partisan d'une directive praticable et souhaite en limiter le champ d'application aux plus grands projets transeuropéens présentant un caractère transfrontalier. Il convient par ailleurs de veiller à ce que le point de contact unique ne se traduise pas par des charges administratives supplémentaires dans le contexte institutionnel belge.

Pourquoi la Belgique veut-elle limiter le champ d'application? Quelle charge administrative supplémentaire notre pays craint-il? D'où vient le scepticisme quant à la durée et au contenu de la procédure? Quels progrès ont été réalisés depuis le 6 juin, à l'intérieur et en dehors des groupes de travail? Notre pays a-t-il défendu l'idée de procéder par la voie d'une directive?

13.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Ce dossier concerne des compétences régionales. Notre pays traduit donc, devant le Conseil, les points de vue défendus par les Régions. Les groupes de travail sont parvenus à un compromis et ont élaboré un texte satisfaisant pour notre pays. Une approche générale pourra, selon toute probabilité, être adoptée le 2 décembre. Elle sera suivie d'une discussion au Parlement européen, à l'issue de laquelle notre pays prendra position sur le sujet.

À ma connaissance, les points de vue des Régions visent à limiter la charge administrative et à ne pas complexifier inutilement la répartition actuelle des compétences. La question du point de contact unique devrait faire l'objet d'un accord de coopération entre toutes les entités de notre pays, avec tout ce que cela exige en matière de coordination.

Le SPF Mobilité et Transports est responsable de la validation des demandes de subsides pour les projets ferroviaires, y compris les projets en matière

(Mobiliteit) over "Het stroomlijnen van de TEN-T-procedures op de Raad Vervoer van de Europese Unie van 6 juni" (55001309C)

13.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Op 6 juni 2019 boog de Raad Vervoer van de Europese Unie zich onder meer over het voorstel omtrent het stroomlijnen van procedures met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk. Zowel tijdens de vergadering van de Raad van 10 mei, waarop een compromisvoorstel werd voorgelegd, als op de vergadering van 6 juni bleek er nog heel wat onenigheid tussen de lidstaten te bestaan.

België meent dat er meer tijd nodig is. Ons land geeft aan voorstander te zijn van een werkbare richtlijn en wil het toepassingsgebied beperken tot de grootste, grensoverschrijdende trans-Europese projecten. Voorts moet men zorgen dat het unieke contactpunt geen extra administratieve lasten met zich brengt in de Belgische institutionele context.

Waarom wil België het toepassingsgebied beperken? Welke bijkomende administratieve last vreest ons land? Vanwaar de scepsis in verband met de duur en de inhoud van de procedure? Welke vooruitgang werd er sinds 6 juni geboekt binnen en buiten de werkgroepen? Was ons land pleitbezorger om via een richtlijn te werken?

13.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Dit dossier houdt verband met regionale bevoegdheden en ons land vertolkt op de Raad dus de standpunten van de Gewesten. Uit de werkgroepen kwam een compromistekst die aanvaardbaar is voor ons land. Op 2 december zal naar alle waarschijnlijkheid een algemene aanpak kunnen worden aangenomen. Daarna volgt de bespreking in het Europees Parlement, waarna ons land daarover een standpunt zal innemen.

De standpunten van de Gewesten zijn er bij mijn weten op gericht de administratieve lasten te beperken en de bestaande bevoegdheidsverdeling niet onnodig te bemoeilijken. Over het uniek contactpunt zou een samenwerkingsovereenkomst tussen alle entiteiten van ons land moeten worden gesloten, wat gepaard gaat met de nodige coördinatievereisten.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor de validering van de subsidieaanvragen betreffende de spoorwegprojecten, met inbegrip

d'ERTMS, les projets en matière d'ATM et de SESAR, les projets relatifs à l'innovation et aux infrastructures, lorsque ces projets ont un caractère national, et les projets maritimes relevant de la compétence fédérale

13.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me félicite de la probabilité qu'une proposition acceptable soit discutée lors du prochain Conseil européen du 2 décembre. Groen demande que l'on aille plus avant dans la mise en œuvre d'un vaste réseau ferroviaire transeuropéen et que la Belgique joue sur ce plan un rôle moteur.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité des trains" (55001334C)**
- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité des trains" (55001767C)**

14.01 Sophie Thémont (PS): *La Libre* a récemment présenté une enquête sur la ponctualité des trains dans les grandes lignes. Les chiffres interpellent: depuis 2015, la ponctualité régresse d'année en année.

Les voyageurs rejoignant Bruxelles depuis Tournai, Mons ou Namur ont quatre chances sur dix d'arriver en retard. Entre 16 h 00 et 19 h 00, les navetteurs qui effectuent la liaison Bruxelles-Charleroi-Sud n'ont que six trains sur dix dans les temps. Du côté flamand, le tableau n'est guère meilleur.

Pourtant, le travail effectué par les cheminots est remarquable, surtout si l'on considère les fonds investis. En effet, confrontée à des coupes budgétaires importantes – 3 milliards d'euros sous la précédente législature –, la SNCB poursuit une course effrénée afin de rester un service de qualité. Le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter et celui des travailleurs a diminué de 30 % en 20 ans.

Quels nouveaux éléments pouvez-vous apporter? Possédez-vous de nouveaux chiffres sur la ponctualité des trains? Comprenez-vous qu'une revalorisation financière du chemin de fer est nécessaire et urgente?

14.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lors de la dernière audition, Mme Dutordoir, CEO de la SNCB, a affirmé que le taux de ponctualité était de 91%. Pour la SNCB, un retard n'est pris en compte qu'à partir de 6 minutes, ce dont l'usager qui rate de ce

van de ERTMS-projecten, de ATM- en SESAR-projecten, de projecten betreffende innovatie en infrastructuur van nationale aard en de maritieme projecten onder federale bevoegdheid.

13.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is positief dat er tijdens de volgende Europese Raad op 2 december wellicht een aanvaardbaar voorstel op tafel zal liggen. Groen vraagt verder in te zetten op de uitrol van een uitgebreid trans-Europees treinnetwerk en vraagt dat België daarin een leidende rol zou opnemen.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- **Sophie Thémont aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid van de treinen" (55001334C)**
- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid van de treinen" (55001767C)**

14.01 Sophie Thémont (PS): Onlangs heeft *La Libre* een enquête gepubliceerd over de stiptheid van de treinen op de grote verbindingen. De cijfers zijn verontrustend: sinds 2015 daalt de stiptheid jaar na jaar.

Passagiers die naar Brussel reizen vanuit Doornik, Bergen of Namen hebben 40 % kans om te laat aan te komen. Tussen 16 en 19 uur rijden slechts zes van de tien treinen voor pendelaars die gebruikmaken van de verbinding Brussel-Charleroi-Zuid, op tijd. Aan Vlaamse zijde zien de cijfers er nauwelijks rooskleuriger uit.

Nochtans levert het spoorwegpersoneel goed werk, zeker als we de investeringen bekijken. De NMBS, die het hoofd moest bieden aan aanzienlijke besparingen – 3 miljard euro in de vorige legislatuur – blijft dag en nacht verder werken om toch maar een kwaliteitsvolle dienst aan te bieden. Terwijl het aantal reizigers hand over hand toeneemt, is het aantal werknemers in twintig jaar tijd met 30 % gedaald.

Welke nieuwe elementen kunt u aanbrengen? Hebt u nieuwe cijfers over de stiptheid van de treinen? Beseft u dat een financiële herwaardering van de spoorwegen zich opdringt?

14.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op de jongste hoorzitting zei mevrouw Dutordoir, de CEO van de NMBS, dat 91 % van de treinen stipt rijdt. Voor de NMBS is een vertraging pas van belang vanaf 6 minuten, iets waar de reiziger die zo zijn

fait sa correspondance n'a que faire. Selon des chiffres que le quotidien *De Tijd* a pu consulter début 2019, le taux de ponctualité des trains belges, c'est-à-dire avec un retard de moins d'une minute, atteindrait seulement 49 %.

Pourquoi un retard n'est-il pris en compte en tant que tel qu'à partir de 6 minutes? Ne serait-il pas plus juste de réduire ce chiffre? Pourquoi les arrêts intermédiaires ne sont-ils pas inclus dans ces données? Le ministre insistera-t-il pour qu'une meilleure méthode de calcul, tenant également compte des trains supprimés et des correspondances manquées, soit appliquée?

14.03 François Bellot, ministre (*en français*): La ponctualité est, pour la SNCB et Infrabel, une priorité de tous les instants, concrétisée dans de nombreuses mesures comme le suivi quotidien de la ponctualité et des incidents, les réunions communes des managers de lignes ou les mesures saisonnières.

Les chiffres de ponctualité sont publiés tous les mois sur www.infrabel.be. Les modalités de calcul de la ponctualité sont détaillées dans le contrat de gestion liant Infrabel et l'État (annexe 5). Ceci inclut la question des 6 minutes et de l'enregistrement dans certaines gares.

Le dialogue constructif noué par Infrabel avec les associations de voyageurs a débouché sur des initiatives comme MobiPulse, un baromètre de ponctualité ferroviaire aux heures de pointe qui compare les temps de parcours avec ceux des automobilistes. La mise à disposition par Infrabel des données de ponctualité en *open data* constitue une autre avancée majeure.

Le rail est une solution aux défis climatiques. Actuellement en affaires courantes, c'est au prochain gouvernement à débloquent un financement complémentaire.

Lors de la confection du Plan national Énergie-Climat, j'ai demandé en plus des 30 milliards de dotation aux entreprises sur la période 2020-2030 l'inscription d'un budget complémentaire de cinq milliards, afin de veiller à la pérennisation et à l'extension du réseau ferroviaire sur le plus long terme.

Attendons de voir à quel montant on aboutira dans les négociations.

14.04 Sophie Thémont (PS): Si on peut apprécier

aansluiting mist, weinig boodschap aan heeft. Volgens cijfers die *De Tijd* begin 2019 kon inkijken, bleek dat slechts 49 % van de Belgische treinen vorig jaar op tijd reed, dus minder dan 1 minuut vertraging had.

Waarom geldt een vertraging pas als zodanig vanaf 6 minuten? Is het niet eerlijker om dat te verlagen? Waarom worden de tussenstops niet opgenomen in die data? Zal de minister aandringen op een betere meetmethode, waarbij ook afgeschafte treinen en gemiste aansluitingen worden opgenomen?

14.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Stiptheid is steeds een prioriteit voor de NMBS en Infrabel. Dat komt tot uiting in tal van maatregelen zoals de dagelijkse monitoring van de stiptheid en van de incidenten, de gezamenlijke vergaderingen van de lijnmanagers en de seizoensgebonden maatregelen.

De stiptheidscijfers worden maandelijks gepubliceerd op www.infrabel.be. De modaliteiten voor de berekening van de stiptheid staan uitvoering beschreven in het beheerscontract tussen Infrabel en de Staat (bijlage 5). Ook de kwestie van de 6 minuten en de registratie van de vertragingen in bepaalde stations wordt hierin bepaald.

De constructieve dialoog van Infrabel met de reizigersverenigingen heeft geleid tot initiatieven zoals MobiPulse, een barometer van de stiptheid van het spoor tijdens de spits die de reistijden vergelijkt met die van de automobilisten. Ook het feit dat Infrabel de stiptheidscijfers in de vorm van open data ter beschikking stelt is een belangrijke stap vooruit.

De trein is een oplossing voor de klimaatproblemen. De huidige regering is in lopende zaken, dus de volgende regering zal werk moeten maken van een bijkomende financiering.

Toen het Nationaal Energie- en Klimaatplan werd uitgewerkt, heb ik gevraagd dat er naast de dotatie van 30 miljard euro voor de bedrijven voor de periode 2020-2030 een aanvullend budget van 5 miljard op de begroting zou worden ingeschreven voor het behoud en de uitbreiding van het spoorwagennet op langere termijn.

Het is nu afwachten welk bedrag er uit de onderhandelingen zal worden gesleept.

14.04 **Sophie Thémont** (PS): De stiptheid is

l'amélioration de la ponctualité, il faut rester attentif aux grandes lignes qui sont les plus touchées, *a fortiori* en heures de pointe.

Les coupes budgétaires ont retardé les travaux et donc amplifié la dégradation du réseau.

L'incident est clos.

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

15.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Les trains "étudiants" ont été repris dans le plan transport 2020-2023. Ils circulent le dimanche soir en direction des villes estudiantines de Gand, Bruxelles et Louvain. D'autres arrêts font office de lieu d'embarquement. Il est toutefois surprenant qu'il ne soit pas fait arrêt à Denderleeuw, qui est pourtant la deuxième plus grande gare de Flandre orientale et une plaque tournante en matière de transport ferroviaire de passagers pour l'ensemble de la région de la Dendre.

Quelle en est la raison? Pareille desserte est en effet parfaitement possible d'un point de vue technique et constituerait pour la région une opportunité supplémentaire en termes de désenclavement.

15.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les trains pour étudiants ont pour objectif d'assurer la liaison directe entre les gares et les villes estudiantines, qui fait défaut dans l'offre permanente. Ils permettent d'augmenter le nombre de places assises disponibles lorsque cette offre n'est pas suffisante.

Actuellement, Denderleeuw dispose, le dimanche, de deux liaisons directes vers Gand et d'une liaison directe vers Louvain et le taux de fréquentation montre que suffisamment de places libres sont encore disponibles et donc qu'il n'y a pas besoin de trains supplémentaires. En outre, les trains pour étudiants La Panne-Gand-Bruxelles-Louvain et Hasselt-Bruxelles-Gand circulent sur la ligne rapide et directe entre Bruxelles et Gand, sans arrêt à Denderleeuw. Si ces trains doivent être déviés par Denderleeuw, le trajet entre Bruxelles et Gand sera fortement allongé et la ponctualité des autres trains à Denderleeuw pourrait en pâtir. Le taux de fréquentation des trains de Denderleeuw le dimanche continuera d'être surveillé.

weliswaar verbeterd, maar we moeten niettemin aandacht blijven besteden aan de grote lijnen, waar het stiptheidsprobleem het grootst is, zeker tijdens de piekuren.

De bezuinigingen hebben tot vertragingen van de werken geleid en hebben ervoor gezorgd dat de situatie van het spoornet nog verder is verslechterd.

Het incident is gesloten.

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

15.01 Pieter De Spiegeleer (VB): In het vervoersplan 2020-2023 zijn zogenaamde studententreinen opgenomen. Ze rijden op zondagavond naar de studentensteden Gent, Brussel en Leuven. Er gelden andere haltes als opstappunt. Het is echter wel opmerkelijk dat er niet wordt gestopt in Denderleeuw, toch het tweede grootste station van Oost-Vlaanderen en een hub inzake reizigersvervoer per trein voor de hele Denderstreek.

Waarom is dat zo? Technisch is dit immers perfect mogelijk en voor de streek is dit een extra opportuniteit qua ontsluiting.

15.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Met de studententreinen wil men een rechtstreekse verbinding inleggen tussen de stations en studentensteden die niet rechtstreeks met elkaar zijn verbonden door het vaste aanbod. Zo vergroot men het aantal beschikbare zitplaatsen waar dat aanbod niet volstaat.

Denderleeuw heeft momenteel op zondag twee rechtstreekse verbindingen met Gent en een rechtstreekse verbinding met Leuven en de bezetting wijst uit dat daar nog voldoende vrije plaatsen beschikbaar zijn, dus is er geen extra behoefte. Bovendien rijden de studententreinen De Panne-Gent-Brussel-Leuven en Hasselt-Brussel-Gent via de rechtstreekse snelle lijn tussen Brussel en Gent, zonder perrons in Denderleeuw. Als deze treinen moeten worden omgeleid via Denderleeuw, dan neemt de reistijd tussen Brussel en Gent sterk toe en gaat de stiptheid van de andere treinen in Denderleeuw mogelijk achteruit. Men zal de bezetting van de treinen uit Denderleeuw op zondag blijven opvolgen.

15.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je ne mets nullement en doute l'utilité des trains "étudiants", mais la région de la Dendre aurait besoin d'une connexion supplémentaire. Le dimanche, on dispose actuellement, via la ligne rapide Denderleeuw-Gand, de deux liaisons directes le soir et de deux le matin. Selon moi, une troisième liaison serait opportune.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **Mélissa Hanus à François Bellot (Mobilité) sur "La hausse des tarifs de la SNCB" (55001344C)**
- **Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation des tarifs de la SNCB" (55001354C)**
- **Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix des abonnements de la SNCB" (55001446C)**
- **Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'augmentation du prix des billets de train" (55001692C)**

16.01 Mélissa Hanus (PS): La SNCB vient d'annoncer la hausse de ses tarifs pour 2020. Le CA n'a pas vraiment le choix, coïncé sur un contrat de gestion conclu en 2008, année où la SNCB transportait 30 millions de passagers de moins qu'aujourd'hui.

Il aurait fallu inscrire les objectifs de la SNCB dans le plus grand défi actuel: la lutte contre le réchauffement climatique. En effet, il faudrait que le chemin de fer soit plus attrayant, pas plus cher et pour cela, réinvestir collectivement dans le mode de transport le plus durable, pas réduire drastiquement les dotations aux entreprises du rail.

Quelle somme la SNCB compte-t-elle engranger avec cette hausse des tarifs? À quoi seront consacrés ces revenus? Une hausse des tarifs est-elle compatible avec une politique climatique et de mobilité efficace?

16.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): À partir de février 2020, le prix d'un abonnement de train augmentera à nouveau. Cette hausse de prix cadre avec la stratégie de la SNCB, qui met l'accent sur l'attrait des trains pour les déplacements de loisir. Le prix d'un billet standard augmente plus modérément, le tarif d'un Go Pass et d'un Rail Pass demeure identique. L'année dernière, les partenaires sociaux ont vivement protesté contre cette hausse des prix. Ils se plaignent également du manque d'ambition en

15.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het nut van de studententreinen trek ik geenszins in twijfel, maar de Denderstreek mist een extra aansluiting. Momenteel zijn er op zondag via de snelle lijn Denderleeuw-Gent twee rechtstreekse verbindingen 's avonds en twee 's ochtends. Een derde verbinding is volgens mij opportuun.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- **Mélissa Hanus aan François Bellot (Mobilité) over "De verhoging van de NMBS-tarieven" (55001344C)**
- **Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De tariefverhoging bij de NMBS" (55001354C)**
- **Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De prijsverhoging van de NMBS-abonnementen" (55001446C)**
- **Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilité) over "De prijsverhoging voor de treintickets" (55001692C)**

16.01 Mélissa Hanus (PS): De NMBS heeft onlangs aangekondigd dat ze haar tarieven in 2020 zal verhogen. De raad van bestuur had niet echt een keuze, aangezien men gebonden is aan een beheerscontract dat afgesloten werd in 2008, een jaar waarin de NMBS 30 miljoen passagiers minder vervoerde dan vandaag.

De doelstellingen van de NMBS hadden afgestemd moeten worden op de grootste uitdaging van dit moment: de strijd tegen de opwarming van de aarde. De spoorwegen moeten aantrekkelijker worden, niet duurder. Met dat oogmerk moet men collectief opnieuw investeren in de meest duurzame vorm van vervoer, en niet drastisch de dotaties aan de spoorwegmaatschappijen verminderen.

Welk bedrag denkt de NMBS binnen te halen met die tariefverhoging? Waaraan zullen die inkomsten besteed worden? Is een verhoging van de tarieven verenigbaar met een doeltreffend klimaat- en mobiliteitsbeleid?

16.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Vanaf februari 2020 stijgt de prijs van een treinabonnement opnieuw. Deze prijsstijging kadert in de strategie om het vrijetijdsverkeer met de trein aantrekkelijker te maken. De prijs van losse tickets stijgt beperkter, de prijs van een Go Pass en Rail Pass blijft hetzelfde. De sociale partners protesteerden vorige jaar hard tegen deze prijsverhoging. Ook klagen zij aan dat de stiptheidsdoelen zo weinig ambitieus zijn dat ze stevast worden gehaald. Daardoor zijn er

matière de ponctualité: les objectifs sont tellement peu élevés qu'ils sont toujours atteints et dès lors ne poussent pas la SNCB à faire des efforts.

La stratégie visant à inciter les voyageurs à utiliser le train pour leurs déplacements de loisir porte-t-elle ses fruits? Quelles autres mesures la SNCB prend-elle dans le cadre de cette stratégie? Le même choix stratégique sous-tendra-t-il les futures hausses de prix? Comment donner plus de poids au critère de ponctualité?

16.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Sur papier, les hausses tarifaires semblent insignifiantes, mais il n'empêche que leur addition indique qu'au cours des vingt dernières années, le prix d'un ticket a augmenté de 60 %. En revanche, la ponctualité n'a pas connu une évolution analogue. Le contrat de gestion stipule pourtant qu'une hausse tarifaire annuelle équivalente à l'indice santé peut être augmentée de maximum 1 % à la condition que la régularité des trains s'améliore. En 2011, la ponctualité devait atteindre 92 %. Elle est à ce jour de 90,2 %.

Ce résultat est-il suffisant pour justifier une hausse des tarifs? Celle des abonnements a-t-elle fait l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux? Entre 1999 et 2019, quelle a été l'augmentation en pourcentage, respectivement d'un abonnement, d'un ticket de train et d'un ticket week-end?

16.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB adapte ses tarifs chaque année conformément au contrat de gestion. La hausse qui interviendra au 1^{er} février 2020 a été approuvée par le conseil d'administration.

Pour tirer une conclusion valable concernant les hausses tarifaires, la SNCB prend en compte les produits dans leur globalité, et non un produit distinct, ce qui pourrait fausser les résultats. En 2014, les produits de la SNCB ont augmenté globalement de 1,42 %, en 2016 de 1,21 %, en 2017 de 2,93 % et en 2018 de 1,84%. Il n'y a pas eu de hausse en 2015. La SNCB persiste dans sa stratégie visant à accroître l'attractivité du transport ferroviaire pour les voyageurs "loisirs".

(*En français*) L'augmentation d'1,53 % du prix du billet reste sous l'indice-santé et découle de l'évolution de celui-ci et des objectifs de ponctualité atteints.

L'adaptation du prix des abonnements domicile-travail et scolaires et de leurs produits dérivés

weinig stimulansen voor de NMBS om de doelstellingen te verbeteren.

Sorteert de strategie om meer vrijetijdsreizigers aan te trekken, effect? Welke maatregelen neemt de NMBS nog in het kader van die strategie? Zal ook bij toekomstige prijsstijgingen dezelfde strategische keuze worden gemaakt? Op welke manier kunnen we het stiptheids criterium meer laten doorwegen?

16.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): De prijsstijgingen lijken op papier slechts kleine verhogingen, maar alles samen is de prijs van een ticket de afgelopen 20 jaar met 60 % gestegen. De stiptheid is niet evenredig toegenomen. Nochtans bepaalt de beheersovereenkomst dat een jaarlijkse prijsverhoging gelijkgesteld aan de gezondheidsindex met maximum 1 % mag worden verhoogd op voorwaarde dat de stiptheid verbetert. De stiptheid moest 92 % bedragen in 2011. Vandaag ligt ze op 90,2 %.

Is dat voldoende om de prijsverhoging te rechtvaardigen? Was er overleg met de sociale partners over de prijsverhoging van de abonnements? Hoeveel procent bedroeg de prijsstijging van een abonnement, van een treinticket en van een weekendbiljet tussen 1999 en 2019?

16.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS past haar tarieven jaarlijks aan in overeenstemming met het beheerscontract. De stijging vanaf 1 februari 2020 is goedgekeurd door de raad van bestuur.

Om een geldige conclusie te trekken over de tariefverhoging gaat de NMBS uit van de producten in hun totaliteit, niet van een afzonderlijk product. Dat zou tot misleidende conclusies kunnen leiden. In 2014 stegen alle NMBS-producten samen met 1,42 %, in 2016 met 1,21 %, in 2017 met 2,93 % en in 2018 met 1,84 %. In 2015 was er geen verhoging. De NMBS blijft bij haar strategie om treinvervoer aantrekkelijker te maken voor vrijetijdsreizigers.

(*Frans*) De prijs van de treinkaartjes stijgt minder dan de gezondheidsindex en die stijging met 1,53 % is te wijten aan de evolutie van de gezondheidsindex en het feit dat de doelstellingen inzake stiptheid gehaald werden.

De aanpassing van de prijs van de woon-werk- en de schoolabonnementen en afgeleide producten is

repose partiellement sur l'évolution de l'indice-santé et est de 2,87 %; le calcul respecte le contrat de gestion.

L'augmentation des autres produits, hors abonnements, est de 1,87 % en lien avec l'indice-santé.

Le prix des produits destinés aux jeunes de même et celui du Rail Pass sont inchangés.

La Key Card et les billets seniors augmentent de 0,30 euro et 0,20 euro par trajet et les seniors pourront désormais utiliser leur billet senior tous les week-ends en août.

(En néerlandais) La SNCB s'efforce de limiter la hausse de certains prix pour que l'offre reste compétitive. Comparés à certains tarifs pratiqués à l'étranger, les tarifs appliqués en Belgique restent faibles. Par ailleurs, au cours des dernières années, le transport ferroviaire est devenu moins onéreux que d'autres modes de transport en Belgique. Cette situation ne s'observe qu'en Belgique et en Suède. Entre 2005 et 2014, les tarifs ont baissé de 1 % en moyenne par rapport aux prix des autres modes de transport.

(En français) Les tarifs de la SNCB ont augmenté de la moitié de ceux des TEC et de De Lijn, dans lesquels les libéraux n'avaient rien à voir. En province de Luxembourg, si on a relancé les travaux, c'est parce que j'ai trouvé le milliard complémentaire pour relancer la ligne Bruxelles-Luxembourg.

La progression du nombre de voyageurs, de 1 % au cours des dix dernières années est, depuis 2017, de plus de 3,5 %. Depuis 2017, tant la SNCB qu'Infrabel ont retrouvé la voie du bénéfice, ce qui leur permet d'autofinancer un certain nombre de travaux. La modification des règles de gestion que nous avons imposées a donc porté ses fruits.

(En néerlandais) Il est impossible de prédire à combien s'élèveront les rentrées supplémentaires de la SNCB par rapport à 2019. Ces éventuelles recettes supplémentaires permettront à la SNCB de poursuivre les investissements dans l'aménagement du dispositif de vente.

(En français) Dans le cadre des discussions à propos du contrat de gestion, nous avons introduit des *Key Performance Indicator* (KPI) ainsi qu'une rémunération des dirigeants dépendant de ces KPI, et notamment de la ponctualité. Nous n'avons pu finaliser le contrat de gestion compte tenu des

gedeeltelijk gebaseerd op de evolutie van de gezondheidsindex en bedraagt 2,87 %. Bij de berekening heeft men zich aan het beheerscontract gehouden.

De prijs van de andere producten, behalve de abonnements, stijgt met 1,87 %, in overeenstemming met de gezondheidsindex.

De prijzen van de producten voor jongeren en van een Rail Pass blijven onveranderd.

De Key Card en de seniorenbiljetten worden respectievelijk 0,30 en 0,20 euro duurder per rit, en de senioren zullen hun seniorenbiljet nu tijdens alle weekends in augustus kunnen gebruiken.

(Nederlands) De NMBS houdt de stijging van bepaalde prijzen beperkt, zodat het aanbod competitief blijft. In vergelijking met buitenlandse tarieven zijn de tarieven in België aan de lage kant. Ook werd het spoorvervoer in ons land de jongste jaren goedkoper dan andere vervoersmodi. Alleen in België en Zweden is dat zo. Tussen 2005 en 2014 is de prijs met 1 % gedaald tegenover de prijzen van andere vervoersmodi.

(Frans) De tarieven van de NMBS zijn maar half zo sterk gestegen als die van de TEC en De Lijn, waarin de liberalen geen inspraak hadden. In de provincie Luxemburg werden de werken hervat, omdat ik een miljard extra heb gevonden om de lijn Brussel-Luxembourg te moderniseren.

De stijging van het aantal reizigers, die de afgelopen tien jaar 1 % bedroeg, ligt sinds 2017 hoger dan 3,5 %. Sinds 2017 maken zowel de NMBS als Infrabel weer winst, waardoor ze bepaalde werken zelf kunnen financieren. De door ons opgelegde wijziging van de beheersregels werpt dus vruchten af.

(Nederlands) Hoeveel extra inkomsten de NMBS zal hebben ten opzichte van 2019 is niet te voorspellen. Met de eventuele extra inkomsten kan de NMBS verder investeren in de aanpassing van het verkoopsysteem.

(Frans) In het kader van de besprekingen over het beheerscontract hadden we *Key Indicator Performance Indicator* (KPI) voorgesteld, alsook een vergoeding voor de leidinggevenden die van deze KPI's en met name van de stiptheid afhankelijk zijn. Aangezien de regering in lopende

affaires courantes.

(En néerlandais) Le 4 novembre, la SNCB a soumis l'adaptation tarifaire au Conseil Central de l'Économie et au Conseil National du Travail. Leur avis n'est pas encore disponible.

16.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Si j'additionne les chiffres fournis par le ministre, il apparaît tout de même que les tarifs ont augmenté de 7,4 % ces dernières années. La SNCB développe actuellement elle-même sa stratégie, sans connaître la vision de son propriétaire. Il est urgent de conclure un nouveau contrat de gestion, dans lequel les statistiques en matière de ponctualité doivent, nous semble-t-il, occuper une place importante.

16.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Face à une hausse de prix de 7,4 %, la ponctualité a reculé de 3 %. La comparaison avec les pays limitrophes me paraît ici moins pertinente que le prix payé par les voyageurs en échange de services auxquels ils peuvent prétendre. Pour l'heure, le prix n'est pas proportionné à la qualité des services.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55001366C de Mme Vindevoghel et 55001380C de M. D'Amico sont transformées en questions écrites.

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

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le gouvernement flamand a partiellement répondu au sérieux problème d'embouteillages auquel est confrontée la ville de Gand en aménageant de nouvelles liaisons ferroviaires. C'est la raison pour laquelle la réactivation de la ligne ferroviaire L58 Gand-Maldegem qui passe par Eeklo figure dans le plan pluriannuel d'Infrabel.

Quels quais seront rénovés? Y aura-t-il des réouvertures d'arrêts ou des arrêts supplémentaires? Comment sera gérée la question des passages à niveau? Où en sont les études préparatoires? Quand commenceront les travaux?

17.02 François Bellot, ministre *(en néerlandais)*: Infrabel débutera l'étude de faisabilité sur la revalorisation de la ligne 58 en 2020, lorsqu'on s'attellera au RER. Dans le plan stratégique

zaken is, konden we het beheerscontract niet afronden.

(Nederlands) De NMBS heeft de tariefaanpassing op 4 november voorgelegd aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en aan de Nationale Arbeidsraad. Hun advies is nog niet beschikbaar.

16.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Als ik de cijfers van de minister optel, blijkt dat de prijzen de laatste jaren toch met 7,4 % zijn gestegen. De NMBS bepaalt momenteel zelf haar strategie, zonder de visie van haar eigenaar te kennen. Er is dringend nood aan een nieuw beheerscontract, waarin volgens ons de stiptheidscijfers een grote rol moeten krijgen.

16.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Tegenover een prijsstijging van 7,4 % staat een stiptheidsdaling met 3 %. Onze positie tegenover de ons omringende landen vind ik minder relevant dan de prijs die de mensen hier betalen in ruil voor de service die ze mogen verwachten. Die prijs staat momenteel niet in verhouding tot de kwaliteit van de dienstverlening.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55001366C van mevrouw Vindevoghel en 55001380C van de heer D'Amico worden omgezet in schriftelijke vragen.

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

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): Als gedeeltelijk antwoord op het grote fileprobleem in Gent besliste de Vlaamse regering om nieuwe spoorverbindingen aan te leggen. De heractivering van de spoorlijn L58 van Gent over Eeklo naar Maldegem is daarom opgenomen in de meerjarenplanning van Infrabel.

Welke perrons worden vernieuwd? Komen er heropende of bijkomende haltes? Hoe worden de overwegen aangepakt? Hoe staat het met de voorbereidende studies? Wanneer zullen de werken starten?

17.02 Minister François Bellot *(Nederlands)*: Infrabel zal de haalbaarheidsstudie over de opwaardering van lijn 58 opstarten in 2020, wanneer men aan het GEN begint. In het

pluriannuel d'investissement 2018-2031, seul un budget d'étude a été dégagé pour la ligne ferroviaire 58. Les résultats de cette étude détermineront s'il est bien opportun d'investir dans la revalorisation de cette ligne.

17.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): J'espère que ces dossiers connaîtront rapidement des avancées, car ils accusent déjà un retard de deux ans.

L'incident est clos.

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

18.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Si nous voulons qu'un plus grand nombre de personnes remplacent la voiture par le train, nous devons leur offrir un certain confort. Infrabel souhaite rénover l'arrêt Aalter pour le confort des voyageurs.

Quelle sera la capacité du nouveau parking pour les voitures et les vélos? En quoi la rénovation améliorera-t-elle l'accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite? Quand les travaux débiteront-ils? Les budgets ont-ils déjà été revus entre-temps?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): À la gare de Aalter, il n'est malheureusement pas possible, à l'heure actuelle, de proposer aux clients le service destiné aux personnes à mobilité réduite. Les quais sont en effet uniquement accessibles via les escaliers. L'adaptation de l'accessibilité figure toutefois dans le plan d'investissement pluriannuel.

À partir de 2020, l'accessibilité sera prise en main de façon structurelle au moyen de rampes à partir de la traversée souterraine vers les quais et à partir de la traversée souterraine vers les abords. Lorsque la place de la gare sera rénovée en 2022, l'accessibilité intégrale de la gare de Aalter sera garantie. Les travaux aux quais et aux auvents seront également terminés début 2022. Les travaux au parking à étages sont programmés pour début 2022 jusqu'à fin 2024. Ce parking comptera 450 emplacements pour voitures, 16 emplacements pour cyclomoteurs et au moins 400 emplacements pour bicyclettes.

Le montant de l'investissement s'élève à 2 millions d'euros pour les travaux à la gare et à 9,8 millions d'euros pour le parking à étages et la nouvelle gare, laquelle est intégrée dans le parking à étages.

18.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je me réjouis que l'accessibilité sera également garantie.

meerjarenplan voor strategische spoorinvesteringen 2018-2031 werd alleen een studiebudget vrijgemaakt voor spoorlijn 58. Het zal afhangen van de onderzoeksresultaten of de investering in de opwaardering van deze lijn opportuun is.

17.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik hoop dat er vaart wordt gemaakt, want er zit al een vertraging van twee jaar op.

Het incident is gesloten.

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

18.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Als we willen dat meer mensen de auto verruilen voor de trein, dan moeten we de reizigers comfort bezorgen. Infrabel wil de stopplaats Aalter comfortabeler maken.

Welke capaciteit voor auto's en fietsen komt er in het nieuwe parkeergebouw? Hoe zal de vernieuwing van de perrons leiden tot een betere toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit? Wanneer worden de werken gestart? Zijn er intussen al budgetherzieningen geweest?

18.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): In het station van Aalter is het momenteel helaas niet mogelijk klanten de beperkte mobiliteitsdienst aan te bieden. De perrons zijn immers enkel toegankelijk via trappen. Dat aanpassen staat wel in het meerjareninvesteringsplan.

Vanaf 2020 wordt de toegankelijkheid structureel aangepakt door middel van hellingen vanuit de onderdoorgang naar de perrons en vanuit de onderdoorgang naar de omgeving. Wanneer in 2022 het stationsplein wordt vernieuwd, zal de integrale toegankelijkheid van het station van Aalter gegarandeerd zijn. Ook de werken aan de perrons en de luifels zullen begin 2022 klaar zijn. De werken aan het parkeergebouw zijn gepland van begin 2022 tot eind 2024. Dat parkeergebouw zal plaats bieden aan 450 parkeerplaatsen voor wagens, aan 16 parkeerplaatsen voor bromfietsen en minstens 400 parkeerplaatsen voor fietsen.

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

18.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Het is goed dat ook de toegankelijkheid zal worden gegarandeerd.

L'incident est clos.

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

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): La gare de Denderleeuw est importante pour le RER. Selon le planning d'Infrabel, la demande de permis d'environnement pour le nouveau parking et la finalisation du dossier d'adjudication devaient être réalisées en 2018.

L'échéancier a-t-il été respecté? Quelle sera la capacité du nouveau parking? Combien d'emplacements pour vélos seront-ils aménagés? Comment l'accès des usagers en fauteuil roulant et des personnes à mobilité réduite sera-t-il garanti? Quels sont les travaux prévus dans la gare et à quelle date commenceront-ils?

19.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'actuel plan d'investissement de la SNCB prévoit de très nombreux investissements pour la gare de Denderleeuw, notamment l'installation d'ascenseurs donnant accès aux quais et le remplacement des installations sanitaires. À terme, c'est l'ensemble de la gare qui sera rénovée. Les travaux débuteront en 2021.

La construction d'un parking souterrain n'est pas prévue. La SNCB a reçu récemment une demande de la commune pour un parking mais elle ne peut pas encore se prononcer sur ce point pour le moment.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Denderleeuw connaît d'importants besoins de mobilité. Je regrette que les travaux ne débuteront qu'à partir de 2021. On peut espérer qu'il n'y aura pas d'autre report.

L'incident est clos.

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

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans le cadre de l'extension de la capacité de la ligne 50A, Infrabel souhaite rénover la gare de Hansbeke et construire un tunnel périphérique.

Quelle sera la capacité du nouveau parking pour les voitures et pour les vélos? Comment la société Infrabel entend-elle réduire les nuisances sonores que subiront les riverains? Les budgets ont-ils déjà

Het incident is gesloten.

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

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het station van Denderleeuw is belangrijk voor het GEN. Volgens de planning van Infrabel moest de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het nieuwe parkeergebouw en de voltooiing van het aanbestedingsdossier in 2018 gebeuren.

Is die timing gehaald? Wat is de voorziene capaciteit van het parkeergebouw? Hoeveel fietsparkeerplaatsen komen er? Hoe wordt de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en minder mobiele mensen gegarandeerd? Welke ingrepen zijn er gepland aan het stationsgebouw en wanneer zullen de werken starten?

19.02 Minister François Bellot (Nederlands): In het huidige investeringsplan van de NMBS zijn er heel wat investeringen gepland voor het station van Denderleeuw. Er komen liften naar de perrons en het sanitair wordt volledig vervangen. Op termijn wordt het volledige stationsgebouw gerenoveerd. De werken zullen starten in 2021.

De bouw van een parkeergarage is niet gepland. De NMBS heeft recent een aanvraag van de gemeente voor een parking ontvangen, maar kan zich daar momenteel nog niet over uitspreken.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): De noden op het vlak van mobiliteit zijn hoog. Ik betreur dat de werken pas vanaf 2021 zullen starten. Hopelijk volgt er niet nog meer uitstel.

Het incident is gesloten.

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

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het kader van de capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn 50A wil Infrabel de stopplaats Hansbeke vernieuwen en een rondwegtunnel installeren.

Wat zal de capaciteit zijn voor auto's en fietsers in de nieuwe parking? Op welke manier wil Infrabel de geluidsoverlast voor omwonenden inperken? Zijn er intussen al budgetherzieningen geweest?

été revus entre-temps?

20.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): À la gare de Hansbeke, 56 places de parking seront prévues pour les voitures et 160 places pour les vélos. Le montant de l'investissement s'élève à 2,6 millions d'euros. Selon Infrabel, les mesures atténuantes, dont l'installation de murs antibruit, découleront du permis et du rapport EIE (étude d'incidences sur l'environnement).

20.03 Tomas Roggeman (N-VA): L'accroissement de la capacité de la ligne est une avancée positive, mais les nuisances pour les riverains doivent être limitées, et de préférence par des solutions esthétiques. Des murs antibruits végétalisés pourraient peut-être constituer une option?

L'incident est clos.

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

21.01 Ludivine Dedonder (PS): En Wallonie, le nombre d'accidents impliquant des camions est reparti à la hausse en 2019, tout comme le nombre de tués.

Combien d'accidents de ce genre y a-t-il eu en Wallonie picarde? Le nombre de tués y est-il en hausse? Comment expliquez-vous la différence avec la Flandre, où ce nombre diminue?

21.02 François Bellot, ministre (*en français*): Sur base du baromètre de la sécurité routière du premier semestre 2019, les accidents en Flandre impliquant un camion diminuent et stagnent en Wallonie. Une analyse ultérieure s'impose pour confirmer les tendances.

Relativiser les données par les km dans chaque Région montre que le risque d'accidents par km parcouru en Flandre tend à se rapprocher de la Wallonie mais la période ne couvre que six mois et les petits nombres sont sensibles aux écarts aléatoires.

Les blessés diminuent un peu en Wallonie; les tués diminuent en Flandre et augmentent fortement en Wallonie.

En attendant les données définitives du SPF Économie, on peut tenter des hypothèses. Si les poids lourds parcourent plus de km, la hausse des accidents et des tués est logique. Une hausse

20.02 Minister François Bellot (Nederlands): Aan het station van Hansbeke zal in 56 autoparkeerplaatsen en 160 fietsparkeerplaatsen voorzien worden. Het investeringsbedrag bedraagt 2,6 miljoen euro. Volgens Infrabel vloeien de milderende maatregelen, waaronder geluidsschermen, voort uit de vergunning en de MER-rapportage.

20.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed dat de capaciteit van de lijn wordt opgevoerd, maar de overlast voor de omwonenden moet beperkt worden, het liefste op een esthetische manier. Misschien zijn groene geluidswanden een optie?

Het incident is gesloten.

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

21.01 Ludivine Dedonder (PS): In Wallonië is het aantal ongevallen met vrachtwagens in 2019 opnieuw gestegen, net als het aantal verkeersdoden.

Hoeveel van dergelijke ongevallen hebben zich voorgedaan in Waals Picardië? Stijgt het aantal verkeersdoden? Hoe verklaart u het verschil met Vlaanderen, waar dat aantal afneemt?

21.02 Minister François Bellot (Frans): Volgens de verkeersveiligheidsbarometer voor het eerste semester van 2019 daalt het aantal ongevallen met een vrachtwagen in Vlaanderen en blijft het onveranderd in Wallonië. Verdere analyse is nodig om deze trends te bevestigen.

Wanneer we de gegevens voor elk Gewest uitdrukken per afgelegde km, zien we dat het ongevalrisico per afgelegde km in Vlaanderen in de buurt komt van dat voor Wallonië, maar het betreft slechts een periode van zes maanden en bij lage aantallen is het mogelijk dat de schommelingen veeleer toevallig zijn.

Het aantal gewonden daalt lichtjes in Wallonië; het aantal doden daalt in Vlaanderen en stijgt sterk in Wallonië.

In afwachting van de definitieve gegevens van de FOD Economie kunnen we voorzichtig hypotheses formuleren. Als vrachtwagens meer km afleggen, dan is de stijging van het aantal ongevallen en

combinée du trafic des camions et des modes doux de transport pourrait aussi entraîner une hausse des tués dans les accidents impliquant les camions.

Je vous transmets les tableaux du nombre d'accidents et de tués avec des poids lourds en Wallonie picarde par semestre. Les chiffres d'accidents stagnent. Le très petit nombre de tués ne permet pas d'interprétation aisée.

L'incident est clos.

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

22.01 **Éric Thiébaud** (PS): L'absence de tri sélectif pour le ramassage des déchets à la gare de Mons choque de nombreux voyageurs. Ce fonctionnement est contraire aux engagements environnementaux pris par une entreprise publique comme la SNCB.

Le tri sélectif ne fait-il pas partie des obligations contractuelles de l'entreprise mandatée par la SNCB pour le ramassage des déchets dans cette gare? Pouvez-vous m'assurer qu'à l'avenir, ce sera le cas, comme dans toutes les gares du pays?

22.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB a également constaté un mauvais tri sélectif en gare de Mons. Le prestataire de services doit trier les déchets selon quatre catégories: papiers et cartons, PMC, verre et divers. La SNCB a lui rappelé ces consignes et ses engagements contractuels, et m'a confirmé qu'elle renforcerait ses contrôles.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de
- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "L'internet dans les trains" (55001480C)
- Joris Vandebroucke à François Bellot (Mobilité) sur "Le wifi ou la couverture mobile dans les trains" (55001790C)

23.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Lors d'un projet pilote en 2016, les voyageurs ont pu utiliser le wifi dans deux voitures de deuxième classe de la ligne Eupen-Ostende. Malgré l'évaluation positive, un déploiement généralisé était trop onéreux, et la

doden begrijpelijk. Wanneer zowel het vrachtwagenverkeer als de verplaatsingen met zachte-mobiliteitsmiddelen in stijgende lijn gaan, dan kan daar een stijging van het aantal doden door ongevallen met een vrachtwagen uit voortvloeien.

Ik zal u voor Waals Picardië de semestertabellen met het aantal ongevallen met vrachtwagens en het aantal doden dat daarbij viel, bezorgen. De ongevallencijfers blijven stabiel. Gezien het erg kleine aantal doden zijn de cijfers niet gemakkelijk te interpreteren.

Het incident is gesloten.

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

22.01 **Éric Thiébaud** (PS): Veel reizigers reageren geschokt doordat er niet gesorteerd wordt bij de afvalophaling in het station Bergen. Dat staat haaks op de engagementen die een overheidsbedrijf als de NMBS heeft genomen op het stuk van het leefmilieu.

Maakt selectief sorteren geen deel uit van de contractuele verplichtingen van het bedrijf dat in opdracht van de NMBS instaat voor de afvalophaling in dat station? Kunt u me verzekeren dat er voortaan wel selectief gesorteerd zal worden, zoals in alle andere Belgische stations?

22.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): De NMBS heeft ook vastgesteld dat er iets misloopt met de afvalscheiding in het station Bergen. De dienstverlener moet het afval sorteren volgens vier categorieën: papier en karton, pmd, glas en restafval. De NMBS heeft het bedrijf herinnerd aan die instructies en aan zijn contractuele verplichtingen, en heeft bevestigd dat de controles zullen worden opgevoerd.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van
- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "Internet op de trein" (55001480C)
- Joris Vandebroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "Wifi of mobiele dekking op de treinen" (55001790C)

23.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Bij een proefproject in 2016 konden reizigers in twee tweedeklasrijtuigen op de lijn Eupen-Oostende gebruikmaken van wifi. Ondanks de positieve evaluatie was de uitrol te duur en besloot de NMBS

SNCB a décidé de ne plus investir dans ce projet.

hier niet langer in te investeren.

Selon des chiffres de l'IBPT, la couverture s'élève à 38 % pour Proximus, 79 % pour Orange et pratiquement 70 % pour Base. Sur de grandes parties du réseau, il est donc toujours impossible d'accéder à Internet à bord du train.

Uit BIPT-cijfers blijkt dat er een dekking van 38 % is voor Proximus, 79 % voor Orange en bijna 70 % voor Base. Grote delen van het spoornet hebben dus nog steeds geen mobiel internet in de trein.

Quelles mesures concrètes le ministre va-t-il prendre pour assurer un accès mobile à Internet sur le réseau ferroviaire? Est-il exact que les rames nouvellement acquises seront équipées d'amplificateurs de réseau? Quel est le coût de ce système? Peut-il être également installé dans les rames déjà en circulation? La SNCB a-t-elle déjà examiné cette option? Quel en serait le coût, par wagon?

Welke concrete maatregelen gaat de minister treffen om mobiel internet tot in de trein te krijgen? Is het juist dat de nieuw aangekochte treinen wel met netwerkversterkers worden uitgerust? Wat is de kostprijs van het systeem? Kan dit systeem ook worden toegepast op treinen die reeds in gebruik zijn? Heeft de NMBS de optie reeds bestudeerd? Wat is de prijs per wagon?

À Lausanne, on a créé un vitrage qui permet un meilleur passage des ondes mobiles. La SNCB envisage-t-elle d'appliquer cette nouvelle technologie dans les trains existants? L'a-t-elle prise en compte lors de l'acquisition de nouvelles rames? Cette couverture mobile lacunaire constitue-t-elle un frein aux activités du personnel du rail? Quels instruments dépendent-ils du réseau mobile?

In Lausanne heeft men ramen ontwikkeld die het signaal makkelijker doorlaten. Is de NMBS van plan die nieuwe technologie op bestaande treinen toe te passen? Werd bij de aankoop van nieuwe ritten met die technologie rekening gehouden? Vormt het gebrek aan voldoende mobiele dekking een probleem voor de activiteiten van het treinpersoneel? Welke instrumenten hangen van het mobiele netwerk af?

23.02 Joris Vandebroucke (sp.a): Mme Verhaert a présenté le dossier wifi.

23.02 Joris Vandebroucke (sp.a): Mevrouw Verhaert heeft het wifidossier geschetst.

La sp.a estime qu'il devrait être possible de proposer le wifi à bord du train en Belgique mais qu'il s'agirait peut-être d'un gros investissement. Une bonne couverture 4G via les opérateurs mobiles améliorerait déjà sensiblement le confort des voyageurs.

sp.a vindt dat het mogelijk zou moeten zijn om wifi aan te bieden op de treinen in België, maar het is misschien een heel grote investering. Een goede dekking van 4G via de mobiele operatoren zou het comfort van de treinreiziger al behoorlijk vooruithelpen.

A-t-on renoncé définitivement au projet d'installer un jour le wifi dans les trains? D'ici quand un réseau mobile sera-t-il disponible dans les trains partout?

Is het plan om ooit wifi te installeren op de treinen nu al dan niet volledig afgevoerd? Tegen wanneer zal er altijd en overal een mobiel netwerk aanwezig zijn op de trein?

23.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Je renvoie à ma réponse du 18 octobre 2018 à la question écrite n° 3332 de Mme De Coninck.

23.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ik verwijst naar het antwoord van 18 oktober 2018 op de schriftelijke vraag nr. 3332 van mevrouw De Coninck.

La couverture 4G du réseau ferroviaire dépend des investissements mis en avant par les opérateurs mobiles ainsi que des obligations sur le plan de la couverture que le ministre des Télécommunications a prévue.

De 4G-dekking van het spoorwegnet is afhankelijk van de investeringen die de mobiele operatoren vooropstellen en van de verplichtingen op het vlak van dekking die de minister van Telecommunicatie heeft vastgelegd.

La demande concernant l'amélioration des 2G, 3G et 4G relève de la compétence du ministre De Backer.

De vraag over het verbeteren van het 2G-, 3G- en 4G-netwerkbereik is een bevoegdheid van minister De Backer.

La SNCB n'est en tout état de cause pas au courant de l'existence d'un éventuel projet pilote avec un système de réseau mobile.

La SNCB effectue actuellement des tests sur des vitres qui permettraient un meilleur passage des signaux de réseau. La possibilité existe d'améliorer la réception du signal GSM en découpant au laser une partie des couches de métal sur les vitres du matériel roulant, sans en réduire les prestations énergétiques.

La solution technique a été récemment mise en oeuvre par les chemins de fer suisses, autrichiens et allemands. Les résultats des tests étaient positifs. La SNCB envisage, à l'occasion de la révision des voitures MT, de remplacer les vitres par un vitrage adapté.

23.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je me réjouis que des initiatives soient prises, mais il y a lieu d'examiner si certaines adaptations sont également réalisables dans les trains existants, de manière à ce qu'un réseau soit en tout cas accessible. Cela améliorerait considérablement le confort du voyageur.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55001503C de Mme Buyst, 55001532C de M. Arens, 55001534C de Mme Thémont et 55001549C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

24 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55001604C)**
- **Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55001765C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): La technologie des trains autonomes est très avancée. Des trains de ce type pourraient circuler aux Pays-Bas et en France à partir de 2023. Dans son projet de plan d'entreprise, Infrabel a réservé un budget pour des projets expérimentaux avec de tels trains.

Infrabel pourrait-elle s'appuyer sur les résultats des projets pilotes réalisés chez nos voisins? Quelles sont les études relatives aux trains autonomes commandées par la SNCB? Serait-il possible de les consulter? Une coopération avec d'autres entreprises de transport est-elle envisageable? Quelle a été la position du ministre dans ce dossier au cours des dernières années?

De NMBS is in ieder geval niet op de hoogte van een eventueel proefproject met een systeem van mobiel netwerkverkeer.

De NMBS voert momenteel wel tests uit op ramen die netwerksignalen beter zouden doorlaten. De mogelijkheid bestaat om de ontvangst van het gsm-signaal te verbeteren door een deel van het metaallaagje op de beglazing van het rollend materieel uit te snijden met een laser, zonder de energetische prestatie ervan te verminderen.

De technische oplossing werd onlangs toegepast door de Zwitserse, Oostenrijkse en Duitse spoorwegen. De resultaten van de testen waren positief. De NMBS overweegt om naar aanleiding van de revisie van de MT-rijtuigen de ruiten te vervangen door aangepaste beglazing.

23.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik ben blij dat er initiatieven worden genomen, maar er moet ook worden bekeken of ook in de bestaande treinen een aantal aanpassingen kunnen gebeuren zodat er in ieder geval een netwerk aanwezig is. Dat zou het reizigerscomfort enorm verhogen.

Het incident is gesloten.

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

24 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "Zelfrijdende treinen" (55001604C)**
- **Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "Zelfrijdende treinen" (55001765C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De technologie van zelfrijdende treinen is vergevorderd. In Nederland en Frankrijk zou dit geïmplementeerd worden vanaf 2023. Infrabel heeft een budget uitgetrokken in haar ontwerp-ondernemingsplan voor testprojecten met zulke treinen.

Kan Infrabel steunen op de resultaten van de proefprojecten in onze buurlanden? Welke studies heeft de NMBS laten uitvoeren over zelfrijdende treinen? Kunnen wij die inkijken? Zijn er nog andere vervoersbedrijven waarmee kan worden samengewerkt? Welk standpunt heeft de minister hierover de voorbije jaren ingenomen?

24.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Lors de la réunion de notre commission le 23 octobre, la SNCB m'a répondu qu'elle n'a pas de projets immédiats visant à tester des trains autonomes. Dans son édition du 12 novembre, *De Tijd* annonçait qu'Infrabel a bien l'intention de procéder à ces essais.

Quels sont les nouveaux éléments dans ce dossier? Quels sont les projets et le calendrier d'Infrabel?

Lors d'une audition le 20 novembre, les représentants de la SNCB n'ont pas paru particulièrement enthousiastes à l'idée de participer à ce projet. Quelles sont les options étudiées par Infrabel, pour initier un projet pilote, même sans la SNCB? Envisage-t-on aussi un projet pilote avec des trains de marchandises? Le secteur cargo est-il intéressé?

24.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel et la SNCB étudient actuellement la conduite automatique du train, dans le cadre des besoins de mobilité croissants et de la gestion optimale de la capacité ferroviaire. La SNCB et Infrabel ont lancé conjointement en 2017 une étude dont les conclusions sont attendues dans les mois à venir.

La priorité pour les prochaines années est le déploiement de l'ETCS sur l'ensemble du réseau ferroviaire et du matériel roulant. C'est aussi une condition indispensable pour l'activation de la technologie de conduite automatique.

24.04 Tomas Roggeman (N-VA): J'attends avec impatience les conclusions de l'étude. J'espère que nous pourrions aussi consulter les études précédentes. Je constate que le ton est moins négatif à l'égard des trains autonomes. C'est un pas dans la bonne direction.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 5001607C et 5001609C de Mme Buyst sont transformées en questions écrites.

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

25.01 Éric Thiébaud (PS): Huit ans après le début du chantier en gare de Mons, on n'en voit toujours pas la fin. Chaque fois que j'interroge un ministre, il ajoute un an de délai. Tous ont une raison de se

24.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Op 23 oktober kreeg ik in deze commissie het antwoord dat de NMBS geen onmiddellijke plannen heeft om zelfrijdende treinen uit te testen. Op 12 november berichtte *De Tijd* dat Infrabel deze testen wel wil uitvoeren.

Welke nieuwe elementen zijn er? Wat zijn de plannen van Infrabel? Wat is de timing?

Tijdens een hoorzitting op 20 november leek de NMBS niet erg enthousiast om in dit project te stappen. Welke opties bekijkt Infrabel om zonder de NMBS toch een proefproject op te starten? Wordt er ook een proefproject met goederentreinen overwogen? Is er interesse vanuit de cargosector?

24.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel en de NMBS bestuderen momenteel de Automatic Train Operation (ATO) in het kader van de groeiende mobiliteitsbehoeften en het optimaal beheer van de spoorcapaciteit. De NMBS en Infrabel hebben in 2017 samen een studie opgezet. De conclusies worden in de komende maanden verwacht.

De volgende jaren ligt de prioriteit bij de uitrol van ETCS op het volledige spoornet en het rollend materieel. Dat is ook een noodzakelijke voorwaarde voor de activering van de ATO-technologie.

24.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ik kijk uit naar de conclusies van de studie. Ik hoop dat wij ook de vorige studies kunnen inkijken. Ik stel vast dat de negatieve toon over de zelfrijdende treinen gemilderd is. Dat is een stap in de goede richting.

Het incident is gesloten.

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

25 Vraag van Eric Thiébaud aan François Bellot (Mobiliteit) over "De werken in het station Bergen" (55001628C)

25.01 Éric Thiébaud (PS): Acht jaar na de start van de werken in het station Bergen is het einde nog niet in zicht. Telkens als ik een minister daarover een vraag stelt, voegt hij er een jaar

plaindre: voyageurs, riverains, ceux qui exercent une activité commerciale dans le quartier de la gare. Leur patience a atteint ses limites. La gare devait être terminée pour Mons capitale culturelle 2015: au lieu de quoi ce délai impossible donne une piètre image de la ville et du pays.

Que reste-t-il à faire avant la mise en service de la gare? Les parkings terminés en sous-sol seront-ils bientôt accessibles? Quand sera inaugurée la nouvelle gare de Mons?

25.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le retard de la gare de Mons est dû aux faillites des entreprises adjudicataires des marchés publics de la charpente métallique et des abris de quais.

Ces dysfonctionnements se répercutent en cascade sur les marchés de vitrerie, des engins de levage, des techniques spéciales et du parachèvement.

Le gros œuvre béton se poursuit. La dalle est terminée et les escaliers nord et sud sont en réalisation.

Un marché est en cours pour réaliser une ouverture anticipée du parking nord en automne 2020.

La date de fin des travaux ne sera communiquée que lorsque tous les marchés seront attribués et que les difficultés financières de certaines entreprises sur place seront levées.

25.03 Éric Thiébaud (PS): Il semble qu'une entreprise qui doit terminer le chantier est en faillite. Vous acquiescez.

Avec l'allongement des délais, je crains la perte des subsides européens pour le chantier. Je reviendrai vers vous à ce propos. La Région wallonne a prévu 30 millions d'euros pour les bus et le gouvernement semble inquiet aussi.

Je ne comprends pas non plus qu'on invoque l'automne 2020 pour ouvrir des parkings qui sont déjà construits!

Je solliciterai votre intervention pour accélérer les choses.

L'incident est clos.

vertraging aan toe. De reizigers, de omwonenden en de handelaars met een zaak in de stationsbuurt zijn allen het kind van de rekening. Hun geduld is op. Het station moest klaar zijn voor 2015, het jaar waarin Bergen de culturele hoofdstad van Europa was. Deze ongelooflijke vertraging is een smet op het blazoen van de stad en van ons land.

Wat moet er nog gebeuren voordat het station in gebruik genomen kan worden? Zullen de voltooide ondergrondse parkings binnenkort toegankelijk zijn? Wanneer zal het nieuwe station Bergen ingehuldigd worden?

25.02 Minister François Bellot (Frans): De vertraging in het station Bergen is te wijten aan het faillissement van de bedrijven aan wie de overheidsopdrachten voor het metalen geraamte en de schuilhuisjes gegund werden.

Een en ander heeft zijn weerslag op achtereenvolgens de overheidsopdrachten voor het glaswerk, de hijsinrichtingen, de speciale technieken en de afwerking.

De ruwbouwwerken in beton worden voortgezet. De vloerplaat ligt er en de trappen aan weerszijden zijn in opbouw.

Er werd een overheidsopdracht uitgeschreven om de parking ten noorden van het station vervroegd te kunnen openen in het najaar van 2020.

De einddatum voor de werken wordt pas meegedeeld zodra alle overheidsopdrachten gegund zijn en de financiële moeilijkheden waar een paar van de betrokken bedrijven mee kampen van de baan zijn.

25.03 Éric Thiébaud (PS): Een bedrijf dat de werf moet afwerken zou failliet zijn. U knikt bevestigend.

Ik vrees dat we de Europese subsidies voor de werf zullen verliezen door de langere bouwtermijnen. Ik zal u daar later nog vragen over stellen. Het Waals Gewest heeft 30 miljoen euro uitgetrokken voor de bussen, en de regering heeft er blijkbaar evenmin vertrouwen in.

Ik begrijp ook niet dat u gewaagt van het najaar van 2020 om parkings te openen die al gebouwd zijn!

Ik zal u zeker nog vragen actie te ondernemen om de zaken te bespoedigen.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55001674C de M. Arens et 55001682C de Mme Farih sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55001674C van de heer Arens en 55001682C van mevrouw Farih worden omgezet in schriftelijke vragen.

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

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

26.01 Frank Troosters (VB): En 2018, tous les collaborateurs et cadres des services Accompagnement des trains B-TR.3, Gestion opérationnelle B-TR.5 et Corporate Security Service B-TR.6 ont eu l'occasion de participer à une enquête sur le bien-être au travail et la perception de l'absentéisme. Cette enquête a montré, entre autres, que certains n'avaient plus assez d'énergie pour se détendre après le travail, ne ressentaient pas beaucoup de plaisir au travail, se voyaient confier des tâches contradictoires ou étaient victimes de harcèlement au travail. Où en est le plan d'action qui en est résulté Fine@Work?

26.01 Frank Troosters (VB): In 2018 hebben alle medewerkers en leidinggevenden van de dienst Treinbegeleiding B-TR.3, Operationeel Beheer B-TR.5 en Corporate Security Services B-TR.6 kunnen deelnemen aan een bevraging over welzijn op het werk en de beleving van verzuim. Daaruit blijkt onder meer dat men soms onvoldoende energie overhoudt om zich te ontspannen na het werk, te weinig werkplezier ervaart, tegenstrijdige opdrachten krijgt of pesterijen op het werk ziet. Hoe staat het met het daaruit voortgekomen actieplan Fine@Work?

26.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le projet pilote Fine@Work a été étendu à l'ensemble des travailleurs de la SNCB. La vision et l'approche du bien-être ont été communiqués à l'ensemble des dirigeants, des *businesspartners* HR et des comités de prévention et de protection au travail.

26.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het proefproject Fine@Work werd uitgebreid naar alle NMBS-werknemers. De visie en aanpak van welzijn en verzuim werden gecommuniceerd aan alle leidinggevenden, HR-businesspartners en comités voor preventie en bescherming op het werk.

Il existe un protocole de bien-être et un protocole en cas d'absence pour les dirigeants. Plusieurs outils pour le monitoring et le suivi individuel ont été développés et l'ensemble des dirigeants suivent une formation pour les entretiens en cas d'absence. En 2020, un outil de suivi des absences sera également mis à disposition pour les *businesspartners* HR et des journées thématiques sur le bien-être seront également organisées.

Er is een welzijns- en verzuimprotocol voor leidinggevenden. Er werden verschillende hulpmiddelen voor monitoring en individuele opvolging ontwikkeld en alle leidinggevenden krijgen een opleiding over het voeren van verzuimgesprekken. In 2020 komt er ook een verzuimopvolgingstool voor HR-businesspartners en worden welzijnsthemadagen georganiseerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55001674C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55001693C van de heer Vandebroucke vervalt. Vraag nr. 55001694C van de heer Vandebroucke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De samengevoegde vragen nrs. 55001695C van mevrouw Jadin en 55001713C van de heer Arens worden omgezet in schriftelijke vragen. De vragen nrs. 55001702C van mevrouw Pas en 55001706C van mevrouw Rohonyi worden uitgesteld. Vraag nr. 55001712C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

27 Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "La dégradation de la ponctualité

27 Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De achteruitgang van de

sur les lignes 161 et 162" (55001723C)

27.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): On a observé une dégradation de la ponctualité sur cette ligne la semaine dernière. Les retards semblent prendre leur origine à Ciney. Des travaux d'infrastructure ont démarré à proximité, mettant le trafic en voie unique. Ciney étant une gare de croisement, un retard minime entraîne de grandes conséquences. Des trains ont été supprimés pour fluidifier le trafic et la SNCB voudrait en remplacer d'autres par des bus.

Quels sont les chiffres de ponctualité récents? Quand s'achèveront les travaux en cours? Comment améliorer les performances de la ligne pendant ces travaux?

27.02 François Bellot, ministre (*en français*): Du 18 au 24 novembre, la ponctualité sur la ligne 161 est inférieure d'environ 5 points à la moyenne de novembre. Sur la ligne 162, de 10 points.

Je déplore ces chiffres mais on ne peut que constater que les lignes 161 et 162 ont connu des difficultés plus importantes ces dernières semaines.

Tout est mis en œuvre pour limiter l'impact des travaux.

Entre Haversin et Ciney et en gare de Ciney, les travaux de renouvellement des rails et de traverses sur la voie B de la ligne 162 ont démarré le 12 novembre et devraient se terminer le 18 décembre.

Ces travaux s'étalent sur une période de trois ans. À Ciney, il s'agit de travaux de rénovation des équipements des quais et d'un nouveau couloir sous voie. Le planning actuel va d'août 2019 à août 2022. Afin de permettre l'exécution de ces travaux, un train a été annulé et trois trains, remplacés par des bus.

Des mesures ont été adoptées pour améliorer la robustesse de la ligne pendant les travaux, notamment l'adaptation de l'heure de départ de certains trains; une nouvelle connexion entre deux voies est prévue.

De nouvelles prescriptions en matière de sécurité ont également été imposées par le SSICF à Infrabel, interdisant la circulation des trains sur une voie quand on travaille sur l'autre voie.

Lorsqu'on travaille sur une voie, depuis la mi-2018,

stiptheid op de lijnen 161 en 162" (55001723C)

27.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Vorige week is de stiptheid op die lijn verslechterd. De treinen zouden voornamelijk vertraging oplopen in Ciney. In de buurt zijn er infrastructuurwerkzaamheden van start gegaan, waardoor het treinverkeer er slechts over één spoor verloopt. Daar in het station Ciney verschillende lijnen elkaar kruisen heeft een minimale vertraging er grote gevolgen. Er werden treinen afgeschaft om het verkeer vlotter te laten verlopen en de NMBS zou er andere door bussen willen vervangen.

Wat zijn de recente stiptheidscijfers? Wanneer zullen de huidige werken afgerond worden? Hoe kunnen de prestaties van de lijn tijdens die werken verbeterd worden?

27.02 Minister François Bellot (*Frans*): Van 18 tot 24 november lag het stiptheidscijfer op lijn 161 ongeveer 5 punten lager dan het gemiddelde van november. Op lijn 162 lag het cijfer 10 punten lager.

Ik betreur deze cijfers, maar we kunnen alleen maar vaststellen dat er op de lijnen 161 en 162 de voorbije weken meer problemen zijn geweest.

Alles wordt in het werk gesteld om de impact van de werken te beperken.

De werken voor de vervanging van de sporen en de dwarsliggers op spoor B van lijn 162 tussen Haversin en Ciney en in het station Ciney zijn op 12 november van start gegaan en zouden op 18 december voltooid zijn.

Die werken bestrijken een periode van drie jaar. In Ciney worden de perrons opnieuw uitgerust en wordt er een nieuwe onderdoorgang aangelegd. Het huidige tijdspad loopt van augustus 2019 tot augustus 2022. Om die werken mogelijk te maken werd er één trein geschrapt en werden er drie treinen vervangen door bussen.

Er werden maatregelen genomen om de betrouwbaarheid van de lijn tijdens de werken te verbeteren, onder meer de aanpassing van de vertrektijd van sommige treinen en het voornemen om een nieuwe verbinding tussen twee sporen aan te leggen.

De DVIS heeft ook nieuwe veiligheidsvoorschriften opgelegd aan Infrabel. Het is voortaan verboden dat er treinen rijden op het ene spoor, terwijl er op het andere gewerkt wordt.

Sinds midden 2018 moet men bij werken aan één

on doit fermer toute la ligne et remplacer les trains par des bus, comme l'a préconisé le SSICF.

27.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Les difficultés s'accumulent, dont certaines auraient pu être évitées. J'espère que les heures de départ modifiées amélioreront la situation. Cette baisse de qualité à Ciney est regrettable.

L'incident est clos.

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

28.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): On a recours aux bus de remplacement en cas de ligne coupée, de défectuosité du matériel roulant ou de heurt de personne.

Où en est-on dans l'utilisation du budget de 50 millions d'euros à cet effet? Dans quelle proportion cette dépense est-elle re-facturée à des tiers? Comment se répartit la dépense par province?

28.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les bus de remplacement sont utilisés en cas de lignes coupées pour travaux d'infrastructure, de matériel roulant défectueux ou de heurt de personne.

Au 31 octobre 2019, le budget annuel était épuisé et la SNCB s'attend à un dépassement d'1,5 million d'euros.

Elle a dépensé 4 millions en 2016 pour un budget de 3,4 millions; 5,4 millions en 2017 pour un budget de 3,7 millions et 6,3 millions en 2018 pour un budget de 5,1 millions.

La SNCB ne fait de suivi des kilomètres des bus de remplacement et les sociétés de bus ne fournissent pas de chiffres pour ces activités.

Il n'y a pas de suivi provincial des dépenses pour les bus de remplacement parce que le service circule dans plusieurs provinces et il n'y a pas de suivi par les sociétés de bus sur base de l'infrastructure routière des Régions.

Il n'y a pas de dotation particulière à destination de la SNCB pour couvrir les frais liés aux bus de remplacement. La SNCB prévoit un montant annuel de 4,4 millions pour anticiper cette dépense.

spoor meteen de hele lijn afsluiten voor het treinverkeer en de treinen vervangen door bussen, zoals de DVIS aanraadt.

27.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Er zijn steeds meer problemen en sommige hadden kunnen worden vermeden. Ik hoop dat de gewijzigde vertrektijden de situatie kunnen verbeteren. Deze daling van de kwaliteit van de dienstverlening in Ciney is betreurenswaardig.

Het incident is gesloten.

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

28.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Er kunnen vervangbussen ingelegd worden in geval van onderbroken treinverbindingen, defect rollend materieel of de aanrijding van een persoon.

Welk deel van het budget van 50 miljoen euro werd er daarvoor aangewend? In welke mate wordt die uitgave doorgeschoven naar derden? Hoe wordt die uitgave verdeeld over de provincies?

28.02 Minister François Bellot (*Frans*): Er worden vervangbussen ingezet wanneer er treinlijnen onderbroken worden voor infrastructuurwerken, wanneer het rollend materieel defect is of wanneer er een persoon aangereden werd.

Op 31 oktober 2019 was het jaarlijkse budget opgebruikt en de NMBS verwacht een budgetoverschrijding van 1,5 miljoen euro.

De NMBS heeft in 2016 4 miljoen euro besteed bij een budget van 3,4 miljoen; in 2017 5,4 miljoen euro bij een budget van 3,7 miljoen en in 2018 6,3 miljoen euro bij een budget van 5,1 miljoen.

De NMBS houdt het aantal gereden kilometers van de vervangbussen niet bij en de busmaatschappijen geven geen cijfers voor deze activiteiten op.

De uitgaven voor de vervangbussen worden niet per provincie opgevolgd omdat die bussen in verschillende provincies rijden. Voorts houden de busmaatschappijen die gegevens niet bij op basis van de gewestelijke weginfrastructuur.

De NMBS krijgt geen specifieke dotatie voor de kosten van de vervangbussen. Ze trekt daar jaarlijks proactief 4,4 miljoen euro voor uit.

L'incident est clos.

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

29.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les incidents qui se sont produits sur le rail la semaine dernière seraient dus au froid hivernal et ce, en dépit du plan hiver de la SNCB et d'Infrabel. Selon Infrabel, un train anti-givre sera utilisé à l'avenir pour pulvériser la caténaire en vue de limiter la formation de givre, comme cela se fait déjà actuellement en Italie.

Le plan hiver est-il déjà d'application? Est-il toujours lancé au même moment? Quelles mesures relèvent-elles respectivement d'Infrabel et de la SNCB? Les incidents cités étaient-ils effectivement dus au froid hivernal? L'évolution du nombre de retards et de trains supprimés indique-t-elle une amélioration ou une détérioration de la situation?

29.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le plan hiver décrit les mesures pour éviter la présence de neige sur les infrastructures. La SNCB fait en sorte que les gares, les arrêts et les alentours des gares demeurent accessibles.

En cas de fort gel nocturne, les locomotives et les véhicules motorisés restent sous tension et en cas de températures sous zéro, le matériel est réchauffé afin de permettre que le premier départ se déroule dans les meilleures conditions possibles.

Des travaux d'entretien spécifiques pour l'hiver sont également programmés. Tout comme pour le premier départ, les installations électriques à bord du train sont ventilées afin d'empêcher la condensation. La locomotive est équipée d'un remorqueur spécial en acier pour racler la glace présente sur les caténaires. Pour les véhicules à moteur sur les lignes à risques, les remorqueurs du pantographe sont spécialement protégés.

Les équipes des ateliers sont renforcées afin que le matériel défectueux puisse être réparé dans les meilleurs délais. De l'anti-gel est posé sur les éléments mobiles des portes. Si nécessaire, un plan de transport alternatif est d'application.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 36.

Het incident is gesloten.

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

29.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Een aantal incidenten op het spoor vorige week zou te maken hebben met de winterkoude, dit ondanks het winterplan van de NMBS en Infrabel. Er zou volgens Infrabel in de toekomst een rijmtrein worden ingezet die antivriesgel op de bovenleidingen zou verstuiven, zoals ook in Italië gebeurt.

Is het winterplan al van kracht? Wordt het altijd op hetzelfde tijdstip opgestart? Voor welke maatregelen is Infrabel respectievelijk de NMBS bevoegd? Hadden de voorbije incidenten inderdaad met de winterkou te maken? Wijst de evolutie van het aantal vertragingen en afgeschafte treinen op een verbetering of een verslechtering van de situatie?

29.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het winterplan beschrijft de maatregelen om de infrastructuur voor de klanten sneeuwvrij te houden. De NMBS zorgt ervoor dat de stations, de stopplaatsen en de stationsomgevingen toegankelijk blijven.

In geval van strenge nachtvorst blijven de locomotieven en motorrijtuigen onder spanning en bij temperaturen onder het vriespunt wordt het materieel verwarmd om het eerste vertrek zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Er worden ook specifieke winteronderhoudswerken gepland. Net voor het eerste vertrek worden de elektrische installaties in de trein geventileerd om condensatie te voorkomen. De locomotief wordt uitgerust met een speciale sleper uit staal om ijs van de bovenleiding te schrapen. Bij motorrijtuigen op risicolijnen krijgen de sleepers van de pantograaf een speciale bescherming.

De werkplaatsen worden bemand met extra technici om defect materieel zo snel mogelijk te herstellen. Er wordt antivries aangebracht op de beweegbare onderdelen van de deuren. Zo nodig is een alternatief vervoersplan van toepassing.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.36 uur.

