

Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité**DO 2022202317636****Question n° 1254 de Monsieur le député Tomas Roggeman du 21 novembre 2022 (N.) au Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité:***SNCB. - Utilisation du matériel roulant.*

Ces derniers mois, les services de la SNCB ont régressé en raison d'un manque de personnel. Sur plusieurs lignes, des trains ont régulièrement été (partiellement) supprimés. La ponctualité est également tombée à 88 % en septembre.

1. Le nombre de places assises disponibles a-t-il été systématiquement réduit sur certaines lignes au cours des derniers mois? Sur quelles lignes cela s'est-il produit?

2. Combien de rames de la SNCB sont indisponibles en moyenne par jour? Pouvez-vous fournir un aperçu pour les années 2021 et 2022 jusqu'à ce jour, en ventilant les chiffres par type et par âge de la rame?

3. Combien de minutes de retard les défauts techniques aux rames de la SNCB ont-ils entraînés en 2021 et 2022 jusqu'à ce jour? Pouvez-vous fournir un aperçu par mois?

4. La SNCB a-t-elle atteint l'objectif fixé, à savoir garantir des places assises supplémentaires? Combien de places assises la SNCB a-t-elle mises à la disposition des voyageurs sur une base annuelle aux cours des cinq dernières années?

Réponse du Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité du 10 janvier 2023, à la question n° 1254 de Monsieur le député Tomas Roggeman du 21 novembre 2022 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2022202317835**Question n° 1269 de Monsieur le député Nicolas Parent du 01 décembre 2022 (Fr.) au Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité:***La fin du litige entre la ville de Huy et la SNCB (QO 29888C).***Vice-eersteminister en minister van Mobiliteit****DO 2022202317636****Vraag nr. 1254 van De heer volksvertegenwoordiger Tomas Roggeman van 21 november 2022 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit:***NMBS. - Inzet van rollend materieel.*

De afgelopen maanden kende de dienstverlening van de NMBS een terugval omwille van personeelstekort. Op verschillende lijnen werden regelmatig treinen (gedeeltelijk) afgeschaft. De stiptheid viel in september ook terug tot 88 %.

1. Werd in de afgelopen maanden op sommige lijnen stelselmatig het aantal beschikbare zitplaatsen ingeperkt? Op welke lijnen gebeurde dit?

2. Hoeveel treinstellen van de NMBS zijn er dagelijks gemiddeld onbeschikbaar? Graag een overzicht van 2021 en 2022 tot zo recent mogelijk, met uitsplitsing van het type en de leeftijd van het treinstel.

3. Tot hoeveel minuten vertraging leidden technische defecten aan treinstellen van de NMBS in 2021 en tot zo recent mogelijk in 2022? Graag een maandelijks overzicht.

4. Heeft de NMBS haar vooropgestelde doel, namelijk het verzekeren van extra zitplaatsen, bereikt? Hoeveel zitplaatsen worden door de NMBS aangeboden op jaarbasis in de afgelopen vijf jaren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit van 10 januari 2023, op de vraag nr. 1254 van De heer volksvertegenwoordiger Tomas Roggeman van 21 november 2022 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2022202317835**Vraag nr. 1269 van De heer volksvertegenwoordiger Nicolas Parent van 01 december 2022 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit:***Beslechting van het geschil tussen de stad Hoi en de NMBS (MV 29888C).*

La ville de Huy décidait en novembre 2020 de mettre en place une taxe sur le parking SNCB jouxtant la gare. Pour le parking de la SNCB de Huy, cette taxe représentait un coût de 44.000 euros qui menaçait d'être répercuté sur les navetteurs.

Suite à cette décision, la SNCB a proposé une concertation avec la ville de Huy, sans succès, puis a déposé un recours au Conseil d'État qui a récemment invalidé le règlement communal hutois. À noter que dans son argumentation, la ville de Huy soutenait que la répercussion possible de la taxe sur les navetteurs était un moyen de "encourager le recours aux transports en commun".

La SNCB s'est toujours placée dans ce dossier comme un interlocuteur conscient de ses missions de service public en faisant à la ville de nombreuses propositions pour améliorer sa politique de mobilité et ce malgré l'attitude fermée ou hostile de la ville.

Pour une ville comme Huy, qui dispose d'un parking gratuit SNCB à Statte, différents services de mobilité pourraient être mis en place à la gare de Huy et servir directement aux riverains et aux hutois de manière générale, notamment un parking vélo sécurisé ou des véhicules partagés de type Cambio (société d'autopartage).

1. La fin du litige avec la ville de Huy peut-elle permettre de renouer le dialogue avec la ville?
2. Quel type de service de mobilité la SNCB pourrait-elle mettre en place à la gare de Huy sur la base des recettes du parking?
3. La ville de Huy, a-t-elle fait des demandes dans ce sens?

Réponse du Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité du 10 janvier 2023, à la question n° 1269 de Monsieur le député Nicolas Parent du 01 décembre 2022 (Fr.):

Le dialogue entre nos entreprises ferroviaires et les autorités communales est pour moi essentiel. Cet aspect faisait d'ailleurs partie intégrante des discussions sur le contrat de service public de la SNCB.

Il est pour moi tout aussi essentiel que les gares et leurs abords soient des lieux intermodaux, qui puissent permettre la combinaison du train avec d'autres modes actifs de déplacement - comme le vélo - et ainsi offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle.

De stad Hoei besliste in november 2020 om een heffing op de NMBS-parking naast het station in te voeren. Voor de parking van de NMBS te Hoei betekende die heffing een kostenplaatje van 44.000 euro, dat op de reizigers dreigde afgewenteld te worden.

Naar aanleiding van die beslissing heeft de NMBS voorgesteld om met de stad Hoei in overleg te gaan, wat op niets is uitgedraaid, en vervolgens hoger beroep aangetekend bij de Raad van State. Die heeft onlangs het gemeentelijke reglement van Hoei nietig verklaard. Opmerkelijk is dat de stad Hoei in haar argumentatie staande hield dat de eventuele afwenteling van de heffing op de reizigers een middel was om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen.

De NMBS heeft zich in dit dossier steeds opgesteld als een partner die zich bewust is van haar taken van openbare dienstverlening door aan de stad heel wat mogelijkheden voor een beter mobiliteitsbeleid voor te stellen, niettegenstaande de ontoegankelijke en vijandige houding van de stad.

Voor een stad als Hoei, die over een gratis NMBS-parking te Statte beschikt, zouden in het station van Hoei verschillende mobiliteitsdiensten opgezet kunnen worden met een rechtstreeks nut voor de omwonenden en de inwoners van Hoei in het algemeen, zoals een bewaakte fietsenstalling of deelauto's (bijv. van het autodeelbedrijf Cambio).

1. Zal de beslechting van het geschil met de stad Hoei de deur weer openzetten voor de dialoog met de stad?
2. Wat voor mobiliteitsdiensten zou de NMBS in het station van Hoei kunnen opzetten op basis van de parkeerkosten?
3. Heeft de stad Hoei verzoeken in die zin geformuleerd?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit van 10 januari 2023, op de vraag nr. 1269 van De heer volksvertegenwoordiger Nicolas Parent van 01 december 2022 (Fr.):

Dialogo tussen onze spoorbedrijven en de gemeentelijke overheden is voor mij van wezenlijk belang. Dit kwam ook als dusdanig aan bod in de besprekingen over het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS.

Evenzeer van wezenlijk belang voor mij is dat stations en hun omgeving intermodale locaties worden, die de combinatie mogelijk maken van de trein met andere actieve verplaatsingsmodi - zoals de fiets - en zodoende geloofwaardige alternatieven kunnen aanreiken voor de individuele wagen.

À cette fin, dès l'étude d'un projet de parking de gare avec contrôle d'accès, la SNCB rencontre les autorités communales afin d'envisager les différentes opportunités pour que le parking soit un véritable outil de mobilité au niveau local - avec, p. ex. la mise en place d'une zone bleue, gratuité pour un certain nombre de festivités communales, tarification de nuit avantageuse pour les riverains, etc.

La SNCB est partenaire de Cambio (voitures partagées) et Blue-bike (vélo partagés). Elle conclut régulièrement des partenariats avec les villes et communes afin de mutualiser le parking avec les riverains (abonnements de nuit) et de mettre en place des tarifs spéciaux lors d'événements, en soirée ou les week-ends.

La SNCB m'informe que de telles propositions de collaboration ont été faites à la ville un an avant la mise en service du nouveau parking de la gare de Huy, mais que la ville n'y a pas donné suite.

La SNCB reste ouverte au dialogue avec les autorités communales. Je demanderai à la SNCB de reprendre contact avec la ville de Huy afin de pouvoir trouver des solutions qui faciliteront l'intermodalité des Hutoises et des Hutois.

DO 2022202317838

Question n° 1271 de Monsieur le député Franky Demon du 01 décembre 2022 (N.) au Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité:

Le parking de la gare de Poperinge (QO 30536C).

En collaboration avec la province de Flandre occidentale, De Lijn et Infrabel, la SNCB a élaboré un plan directeur pour les environs de la gare de Poperinge. Il inclut le réaménagement du parking situé à l'arrière de la gare.

La SNCB veut rendre ce parking payant. Cette option ne me semble pourtant pas judicieuse dès lors qu'elle est contraire à l'objectif de montrer sous un jour favorable les alternatives à la voiture. Un parking payant incitera plus facilement les travailleurs à se rendre au travail en voiture au lieu de laisser celle-ci à la gare pour poursuivre leur trajet en train.

Si nous voulons que les alternatives telles que le train pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail demeurent attrayantes, il est injustifiable de faire payer le stationnement près des gares. C'est certainement le cas aux endroits peu desservis par le train comme le Westhoek, où la gare de Poperinge sert de premier lieu de départ pour les personnes qui prennent le train au quotidien.

Daarom plant de NMBS van bij de studiefase van een project voor een stationsparking met toegangscontrole een ontmoeting met de gemeentelijke overheden teneinde de verschillende mogelijkheden te onderzoeken om van de parking een echte lokale mobiliteitsuitrusting te maken - bijv. via de inrichting van een blauwe zone, de kosteloosheid voor een aantal gemeentelijke festiviteiten, een voordelig nachttarief voor buurtbewoners, enz.

De NMBS heeft een partnerschap met Cambio (deelwagens) en met Blue-bike (deelfietsen). Ze sluit regelmatig partnerschappen met steden en gemeenten met het oog op het mutualiseren van de parking met de buurtbewoners (nachtabonnementen) en op het invoeren van speciale tarieven bij gebeurtenissen, 's avonds of in het weekend.

De NMBS laat mij weten dat één jaar voor de indienststelling van de nieuwe stationsparking in Hoei dergelijke samenwerkingsvoorstellen werden voorgelegd aan de stad, maar de stad gaf hieraan geen gevolg.

De NMBS blijft openstaan voor dialoog met de gemeentelijke autoriteiten. Ik zal aan de NMBS vragen om opnieuw contact op te nemen met de stad Hoei met het oog op het bewerkstelligen van oplossingen die de intermodaliteit bevorderen voor de inwoners en inwonsters van Hoei.

DO 2022202317838

Vraag nr. 1271 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 01 december 2022 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit:

Parking station Poperinge (MV 30536C).

In samenwerking met de provincie West-Vlaanderen, De Lijn en Infrabel maakte de NMBS een masterplan op voor de stationsomgeving van Poperinge. Hierin is de heraanleg van de parking achteraan het station inbegrepen.

De NMBS wil deze parking betalend maken. Dit lijkt me echter niet aangewezen aangezien dit haaks staat op de doelstelling om alternatieven voor de wagen aantrekkelijk in de kijker te zetten. Door een betalende stationsparking zullen werknemers sneller geneigd zijn om de wagen naar het werk te nemen in plaats van naar het station om dan van daaruit de trein verder te nemen.

Als we voor de woon-werkverplaatsing alternatieven als de trein aantrekkelijk willen houden, is betalen voor een parkeerplaats aan het station niet te verantwoorden. Zeker niet in een stationsarme omgeving als de Westhoek waar het station van Poperinge als eerste vertrekplaats dient voor mensen die dagelijks de trein nemen.