

De wissels worden door een weerstandssysteem verwarmd om de sneeuw en het ijs eromheen te doen smelten, maar voor de bovenleidingen is er een rit met speciaal uitgerust materieel nodig om ze ijsvrij te maken (aangezien metaal niet verwarmd mag worden): voordat de eerste treinen uitrijden, rijden er daarom locomotieven met een speciale glijder (een stalen sleepstuk) om de rijm van de bovenleidingen te schrapen.

Tot slot moet Infrabel, wanneer er een strooiwagen over een overweg rijdt, naar verluidt alles in het werk stellen om het zout weg te vegen en door zand te vervangen.

1. Als er bij vorst een temperatuur van meer dan 5°C moet worden gehandhaafd, houdt dat in dat de treinstellen moeten worden verwarmd. Geldt die maatregel voor alle treinen, of enkel voor de eerste treinen van de dag?

2. Op hoeveel locomotieven met een stalen sleepstuk kan de NMBS rekenen voor de ritten waarbij de bovenleidingen wordt ontijzeld?

3. Zou het geen goed idee zijn om de betrokken gemeenten (waar er overwogen zijn) te sensibiliseren voor het negatieve effect van zout op de sporen, om te voorkomen dat Infrabel na de passage van een strooiwagen het zout moet verwijderen en in de plaats zand moet strooien?

DO 2016201714665

Vraag nr. 2137 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 09 februari 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Vandalisme aan treinstellen.

De NMBS dient de treinstellen in zijn bezit goed te onderhouden zodat deze kunnen ingezet worden voor het vervoer van reizigers. Hierbij is de netheid van de treinstellen belangrijk, maar ook de technische werking en de veiligheid. De meeste kosten voor het onderhoud betreffen slijtage of kosten als goede huisvader.

Echter wordt er soms door derden schade aangebracht aan treinstellen (graffiti, vernielen van stoelen of tafels, enz.). Indien de dader niet gekend is, dient de kost gedragen te worden door de NMBS. Er zijn echter ook gevolgen voor de reizigers, zoals een kortere samenstelling van rijtuigen, vertragingen, afschaffingen, enz.

1. Hoeveel gevallen van vandalisme werden jaarlijks geregistreerd aan treinstellen en locomotieven in de jaren 2015 en 2016?

De plus, les aiguillages sont chauffés par un système de résistance afin de faire fondre la neige et la glace autour mais, pour les caténaires, il faut un parcours de dégivrage (un métal ne peut être chauffé), c'est-à-dire qu'avant que les premiers trains ne prennent du service, des locomotives équipées de frotteurs spéciaux roulent pour débarrasser les caténaires du givre.

Enfin, il semblerait que, si un camion d'épandage passe sur un passage à niveau, Infrabel doit tout mettre en oeuvre pour enlever le sel et épandre du sable à la place.

1. Conserver une température supérieure à 5°C en cas de gel implique de devoir chauffer les voitures. Cette mesure s'applique-t-elle à l'ensemble des trains ou uniquement à ceux partant en premier lieu?

2. Concernant le parcours de dégivrage, pouvez-vous indiquer sur combien de locomotives équipées de frotteurs spéciaux la SNCB peut compter?

3. Afin d'éviter à Infrabel de repasser après un camion d'épandage, ne serait-il pas intéressant de sensibiliser les communes concernées (c'est-à-dire possédant des passages à niveau) à l'effet négatif du sel sur les rails?

DO 2016201714665

Question n° 2137 de monsieur le député Luk Van Biesen du 09 février 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Actes de vandalisme concernant les rames.

La SNCB est tenue de veiller au bon entretien des rames en sa possession pour qu'elles puissent être mises en service pour le transport de voyageurs. La propreté des rames est importante à cet égard, mais aussi leur fonctionnement technique et leur sécurité. La plupart des frais d'entretien concernent l'usure ou des frais dans le cadre de la gestion en bon père de famille.

Toutefois, des dégâts (graffitis, sièges ou tables détruits, etc.) sont causés aux rames par des tiers. Si l'auteur est inconnu, le coût doit en être supporté par la SNCB. Les voyageurs s'en trouvent également affectés - trains comportant moins de rames, ralentissements, suppressions, etc.

1. Combien de cas d'actes de vandalisme concernant des rames et des locomotives ont été enregistrés annuellement au cours des années 2015 et 2016?

2. Over welke soort vandalisme (graffiti, afbraak, enz.) gaat het meestal?

3. Wat is de jaarlijkse kostprijs voor het herstellen van vandenstroken voor de jaren 2015 en 2016?

4. a) Welke maatregelen werden genomen om het vandalisme aan treinstellen te doen afnemen?

b) Wat is de jaarlijkse kostprijs van de genomen maatregelen tijdens de voornoemde jaren?

c) In welke mate hebben deze maatregelen het aantal vandalismegevallen echt doen afnemen?

5. Welke nog bijkomende maatregelen overweegt u te nemen om het vandalisme aan treinstellen te doen afnemen?

6. Hoeveel treinen werden jaarlijks afgeschaft door vandenstroken in 2015 en 2016?

7. Hoeveel treinen hadden een kortere samenstelling van rijtuigen door vandenstroken in 2015 en 2016?

DO 2016201714667

Vraag nr. 2138 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 09 februari 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Zemst. - Bereikbaarheid stations.

In het Mobiliteitsplan van de gemeente Zemst zijn een aantal actiepunten opgenomen voor een betere bereikbaarheid van de stations in Epepegem, Weerde en Hofstade, die allen op het grondgebied van de gemeente Zemst vallen. In uw antwoord op mijn vraag nr. 229 van 16 februari 2015 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 17, blz. 72) werden wij geïnformeerd dat er al enkele gesprekken waren geweest tussen de NMBS en de gemeente Zemst. Maar tot op heden is er nog niet veel gewijzigd.

1. Kunt u mij informeren wanneer de laatste gesprekken hebben plaatsgevonden tussen de NMBS en de gemeente Zemst?

2. In de stations van Weerde en Epepegem werden de perrons 1 en 2 volledig vernieuwd, maar is er geen enkele stoptrein die halt houdt aan deze perrons. Aan de perrons 3 en 4 van beide stations werden nog geen renovaties gedaan ondanks het feit dat sinds de ondertunneling van Antwerpen Centraal al de stoptreinen op lijn 27 stoppen (dus aan perrons 3 en 4).

2. De quel type d'actes de vandalisme (graffitis, détériorations, etc.) s'agit-il généralement?

3. Quel a été le coût annuel des réparations consécutives à des actes de vandalisme pour les années 2015 et 2016?

4. a) Quelles mesures ont été prises afin de réduire les actes de vandalisme concernant les rames?

b) Quel a été le coût annuel des mesures prises au cours des années précitées?

c) Dans quelle mesure ces dispositions ont-elles effectivement fait baisser le nombre de cas de vandalisme?

5. Quelles mesures complémentaires envisagez-vous encore de prendre pour réduire le nombre d'actes de vandalisme concernant les rames?

6. Combien de trains ont été supprimés annuellement pour cause de vandalisme en 2015 et en 2016?

7. Combien de trains ont vu leur composition réduite pour cause de vandalisme en 2015 et en 2016?

DO 2016201714667

Question n° 2138 de monsieur le député Luk Van Biesen du 09 février 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Zemst. - Accessibilité des gares.

Le Plan Mobilité de la commune de Zemst comporte une série de points d'actions pour une meilleure accessibilité des gares à Epepegem, Weerde et Hofstade, toutes situées sur le territoire de la commune de Zemst. Dans votre réponse à ma question n° 229 du 16 février 2015 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2014-2015, n° 17, p. 72), vous nous apprenez qu'il y a déjà eu plusieurs contacts entre la SNCB et la commune de Zemst. Pourtant, à ce jour, aucun changement majeur n'a encore pu être observé.

1. Pouvez-vous m'indiquer quand ont eu lieu les derniers contacts entre la SNCB et la commune de Zemst?

2. Dans les gares de Weerde et d'Epepegem, les quais 1 et 2 ont été entièrement rénovés, mais aucun train n'y fait arrêt. Les quais 3 et 4 des deux gares n'ont pas encore fait l'objet de travaux de rénovation, en dépit du fait que, depuis la mise sous tunnel d'Anvers-Central, tous les omnibus de la ligne 27 y font arrêt.