



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

**BEKNOPT VERSLAG**

**COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**Woensdag**

**09-11-2016**

**Namiddag**

**Mercredi**

**09-11-2016**

**Après-midi**

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

## INHOUD

Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geïmmobiliseerde materieel bij de NMBS" (nr. 14719)

*Sprekers:* **Gilles Foret, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid in het station Doornik" (nr. 14755)

*Sprekers:* **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod naar Pairi Daiza" (nr. 14757)

*Sprekers:* **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie van het verkeersreglement met betrekking tot de elektrische eenwielaars" (nr. 14758)

*Sprekers:* **Isabelle Poncelet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de keuze voor een bedrijfswagen" (nr. 14759)

*Sprekers:* **Isabelle Poncelet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de criteria voor stationsvernieuwing" (nr. 14802)

*Sprekers:* **Wouter Raskin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

## SOMMAIRE

Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le matériel immobilisé de la SNCB" (n° 14719)

*Orateurs:* **Gilles Foret, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité en gare de Tournai" (n° 14755)

*Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport des chemins de fer vers Pairi Daiza" (n° 14757)

*Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution du Code de la route concernant le monoroué électrique" (n° 14758)

*Orateurs:* **Isabelle Poncelet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le choix de la voiture de société" (n° 14759)

*Orateurs:* **Isabelle Poncelet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les critères pour la rénovation des gares" (n° 14802)

*Orateurs:* **Wouter Raskin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol

<p>en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorspellend onderhoud van de spoorinfrastructuur" (nr. 14817)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la maintenance prédictive de l'infrastructure ferroviaire" (n° 14817)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van een bijkomend indirect verkoopkanaal in leegstaande stationsgebouwen" (nr. 14788)</p> <p><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement d'un canal de vente indirect complémentaire dans les locaux des gares inoccupées" (n° 14788)</p> <p><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verloedering in het station van Hasselt" (nr. 14825)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dégradations dans la gare de Hasselt" (n° 14825)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	10
<p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de stationsinfrastructuur van Hasselt" (nr. 14826)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité de l'infrastructure de la gare de Hasselt" (n° 14826)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	11
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bestelling van de M7-rijtuigen door de NMBS" (nr. 14835)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	12	<p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la commande par la SNCB des voitures M7" (n° 14835)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	12
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 14836)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget mobilité" (n° 14836)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13

<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Treski, de skitrein van de NMBS" (nr. 14837)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Treski, le train de ski de la SNCB" (n° 14837)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 14838)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	14	<p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 14838)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	14
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtszekerheid voor de nationale luchthaven" (nr. 14839)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité juridique pour l'aéroport national" (n° 14839)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-parking aan het station van Tienen" (nr. 14842)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking SNCB de la gare de Tirlemont" (n° 14842)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15
<p>Vraag van mevrouw Meryame Kitir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de intrekking van een luchthavenidentificatiebadge" (nr. 14890)</p> <p><i>Sprekers: Meryame Kitir</i>, voorzitter van de sp.a-fractie, <b>François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de Mme Meryame Kitir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences du retrait du badge d'identification aéroportuaire" (n° 14890)</p> <p><i>Orateurs: Meryame Kitir</i>, présidente du groupe sp.a, <b>François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Samengevoegde vragen van</p>	17	<p>Questions jointes de</p>	17
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van jobs bij de NMBS" (nr. 14861)</p>	17	<p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression d'emplois à la SNCB" (n° 14861)</p>	17
<p>- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over</p>	17	<p>- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution des</p>	17

"de personeelsinkrimping bij de NMBS" (nr. 14893)		effectifs de la SNCB" (n° 14893)	
<i>Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 14897)	19	Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 14897)	19
<i>Sprekers: Veli Yüksel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Veli Yüksel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 14892)	20	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les élections sociales à la SNCB" (n° 14892)	20
<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sancties tegen de aannemer die in gebreke is gebleven bij spoorinfrastructuurwerken op de spoorlijn L125" (nr. 14895)	21	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sanctions prises contre l'entrepreneur en défaut dans le cadre de travaux d'infrastructure ferroviaire sur la ligne L125" (n° 14895)	21
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het vervoersplan 2017 bij de NMBS" (nr. 14883)	22	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du plan de transport 2017 de la SNCB" (n° 14883)	22
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 14891)	22	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 14891)	22
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan van de NMBS als negatieve voorafbeelding van het meerjareninvesteringsplan" (nr. 14888)	22	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport de la SNCB en tant que préfiguration négative du plan pluriannuel d'investissement" (n° 14888)	22
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ECMM en de stand van zaken van het	22	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le CEMM et l'état d'avancement du plan de transport 2017"	22

vervoersplan 2017" (nr. 14896)

*Sprekers:* **Wouter Raskin, Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

(n° 14896)

*Orateurs:* **Wouter Raskin, Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges





COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN  
van

WOENSDAG 09 NOVEMBER 2016

Namiddag

COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES  
ENTREPRISES PUBLIQUES  
MERCREDI 09 NOVEMBRE 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

**01** Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geïmmobiliseerde materieel bij de NMBS" (nr. 14719)

**01.01** Gilles Foret (MR): Uit de cijfers van de NMBS blijkt dat het materieel meer dan 30% ouder is dan het Europese gemiddelde, en dat 17,4% van het rollend materieel geïmmobiliseerd is voor onderhoud. Dit hoge cijfer hypothekeert de prestaties en de stiptheid.

Kunt u dit cijfer vergelijken met die van de Europese operatoren? Wordt dit verschil verklaard door de verouderde staat van het materieel? Vinden we met de investeringen in materieel opnieuw aansluiting bij het Europese gemiddelde? Wordt dit percentage verklaard door het rendement van de werkplaatsen van de NMBS? De arbeidsregeling van de werkplaatsen werd onlangs gewijzigd. Werd de productiviteitswinst geëvalueerd? Zullen er andere maatregelen genomen worden?

**01.02** Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS deelt mij mee dat het moeilijk is om de immobilisatiegraad van het materieel van de verschillende operatoren te vergelijken, bij gebrek aan een berekeningsnorm.

In België is het treinverkeer grotendeels afgestemd op het verkeer naar Brussel in de piekuren. De NMBS registreert de geïmmobiliseerde voertuigen tijdens de piekuren in de ochtend. De

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 27 heures par M. Jef Van den Bergh, président.

**01** Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le matériel immobilisé de la SNCB" (n° 14719)

**01.01** Gilles Foret (MR): Selon les chiffres de la SNCB, l'âge du matériel est supérieur de plus de 30 % à la moyenne européenne. Il est immobilisé pour entretien à hauteur de 17,4 %. Ce taux élevé handicape la performance et la ponctualité.

Pouvez-vous comparer ce chiffre aux opérateurs européens? La vétusté du matériel explique-t-elle cette différence? Avec les investissements en matériel, rejoindrons-nous la moyenne européenne? Le rendement des ateliers de la SNCB explique-t-il ce taux? Le régime de travail des ateliers a récemment été modifié. Le gain de productivité a-t-il été évalué? D'autres mesures seront-elles prises?

**01.02** François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB m'informe qu'il est difficile de comparer le taux d'immobilisation du matériel entre opérateurs, par manque de norme sur la méthode de calcul.

En Belgique, le trafic ferroviaire est majoritairement réglé sur le trafic d'heure de pointe vers Bruxelles. La SNCB comptabilise les véhicules immobilisés durant l'heure de pointe du matin. Les programmes

modernisatieprogramma's, de materieleeftijd en het grote aantal types van voertuigen spelen eveneens een rol.

Gemiddeld zijn er 38 defecte treinen per miljoen kilometer. Voor de Desiromotorstellen zijn dat er gemiddeld 10 per miljoen kilometer. Men stelt dus een significante daling vast in functie van de leeftijd, maar ook van het type van onderhoud.

In de werkplaatsen wordt er momenteel met één team gewerkt in dagdienst. Door met meerdere teams te werken wil de NMBS de revisietijd verkorten en de beschikbaarheid van het materieel tijdens de piekuren verhogen.

Betere werkmethodes in de werkplaatsen en betere opleidingen voor het personeel zouden het mogelijk moeten maken om de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het materieel te verbeteren.

Ik nodig u uit om een bezoek te brengen aan de meest recente en aan de oudste onderhoudswerkplaats om met eigen ogen te zien dat de kwaliteit van de werkomgeving en dus van het werk sterk kan verschillen, zelfs met hetzelfde aantal personeelsleden.

*Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.*

**01.03 Gilles Foret (MR):** Dankzij dit volledige antwoord kunnen we de uitdagingen beter in kaart brengen. De vooruitzichten op het stuk van een betere beschikbaarheid van het materieel zijn bemoedigend. Ik stel voor dat de commissie zo een werkplaatsbezoek organiseert.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid in het station Doornik" (nr. 14755)**

**02.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Dagelijks stappen er heel wat reizigers op en af in het station Doornik.

Hoewel het dreigingsniveau nog steeds op 3 staat, moeten de veiligheidsdiensten in het station het met alsmaar minder middelen stellen. Zo zijn er niet genoeg agenten van Securail om efficiënt te patrouilleren en is de spoorwegpolitie niet langer aanwezig in Doornik.

Zullen er in Henegouwen en meer bepaald voor Doornik agenten van Securail worden

de modernisation, l'âge du matériel et le grand nombre de types de véhicules jouent également un rôle.

Le taux de panne du matériel est en moyenne de 38 pannes par million de kilomètres. Pour les Desiro, on en est à 10 pannes par million de kilomètres. On constate une diminution significative en fonction de l'âge mais aussi du type d'entretien.

Les ateliers travaillent actuellement en équipes simples et en service de jour. En planifiant des équipes multiples, la SNCB entend écourter la durée d'intervention et accroître la disponibilité du matériel aux heures de pointe.

L'amélioration des méthodes de travail dans les ateliers et de la formation du personnel devraient notamment permettre à une meilleure disponibilité et fiabilité du matériel.

Je vous invite à visiter le plus récent et le plus ancien des ateliers de maintenance pour comprendre qu'à personnel identique, la qualité de l'environnement et donc du travail varient fortement.

*Présidente: Mme Karine Lalieux.*

**01.03 Gilles Foret (MR):** Cette réponse complète permet de mieux cerner les enjeux. Les perspectives pour améliorer la disponibilité du matériel sont encourageantes. Je suggère que la commission organise une visite de ces ateliers.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité en gare de Tournai" (n° 14755)**

**02.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Le flux de personnes transitant chaque jour par la gare de Tournai est important.

Mais les services en charge de la sécurité des lieux sont de plus en plus démunis malgré le niveau 3 de menace terroriste. En effet, les agents de Securail sont trop peu nombreux pour des patrouilles efficaces et la police des chemins de fer n'est plus présente à Tournai.

Des agents de Securail seront-ils engagés dans le Hainaut, en particulier pour Tournai? La police des

aangeworven? Zal de spoorwegpolitie er opnieuw aanwezig zijn en in de zone Doornik-Moeskroen worden ingezet?

**02.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS informeert me dat de veiligheid in het station Doornik net zoals in de andere stations een prioriteit is.

Voor Securail bestaat de huidige personeelsformatie uit 8 agenten met shifts van 6 tot 14 uur en van 14 tot 22 uur. Door pensioneringen en overplaatsingen werd de brigade van Doornik de afgelopen maanden tot 5 agenten herleid.

Op 1 oktober 2016 werd er een agent naar de brigade overgeplaatst en op 1 november kwamen er twee nieuwe agenten bij. Daarmee is de personeelsformatie weer volledig ingevuld. De minister van Binnenlandse Zaken is bevoegd voor de spoorwegpolitie.

*Het incident is gesloten.*

**03** **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod naar Pairi Daiza" (nr. 14757)**

**03.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): In 2015 trok het dierenpark Pairi Daiza 1.767.000 bezoekers. Het is abnormaal dat er in het weekend enkel op oneven uren treinen rijden die in Cambron stoppen. Het aanbod van de NMBS moet verbeterd worden.

In het kader van de ontwikkeling van een duurzaam openbaar vervoer is het onzinnig dat er niet meer treinen ingezet worden om reizigers naar grote toeristische trekpleisters te brengen, temeer omdat de NMBS in de zomerperiode wél de middelen vindt om veel treinen naar de kust en naar steden zoals Brugge te laten sporen.

Zal het aanbod van de NMBS naar Pairi Daiza op korte en middellange termijn verbeterd worden? Waarom rijden er niet meer treinen tussen Aat en Cambron?

**03.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS heeft bij de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan 2017 nota genomen van de verzoeken van de Henegouwse verkozenen, onder andere voor een beter treinaanbod naar Pairi Daiza.

De resultaten van de lopende studies zullen op de volgende roadshows over het vervoersplan van

chemins de fer y sera-t-elle à nouveau présente pour couvrir la zone allant de Tournai à Mouscron?

**02.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'informe que la sécurité en gare de Tournai est une priorité, comme dans toutes les gares.

Pour Securail, le cadre actuel est de huit agents avec des prestations de 6 h à 14 h et de 14 h à 22 h. Suite à des retraites et mutations, la brigade de Tournai est réduite à cinq agents ces derniers mois.

Un agent a été muté au 1<sup>er</sup> octobre 2016 et deux autres ont renforcé la brigade le 1<sup>er</sup> novembre. L'effectif est à nouveau complet. Mon collègue de l'Intérieur est compétent pour la police des chemins de fer.

*L'incident est clos.*

**03** **Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport des chemins de fer vers Pairi Daiza" (n° 14757)**

**03.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): En 2015, le parc Pairi Daiza a attiré 1 767 000 visiteurs. Il est anormal que, le week-end, il n'y ait qu'un train disponible aux heures impaires avec un arrêt à Cambron. Il faut donc améliorer l'offre de la SNCB.

En vue de développer des transports en commun durables, il est insensé de ne pas augmenter le nombre de trains vers les grands sites touristiques, d'autant qu'en période estivale, la SNCB trouve les ressources pour faire circuler de nombreux trains vers la côte et des villes comme Bruges.

L'offre de transport SNCB vers Pairi Daiza sera-t-elle améliorée à court et moyen termes? Pourquoi n'y a-t-il pas plus de trains au départ de Ath pour Cambron?

**03.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Lors de la préparation du nouveau plan de transport 2017, la SNCB a pris note des demandes des élus du Hainaut dont l'amélioration de l'offre à destination de Pairi Daiza.

Les résultats des études en cours seront communiqués lors des prochains *road shows*

december 2017 worden voorgesteld.

**03.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** De vraag werd geformuleerd en ik hoop dat u aandacht zult hebben voor een evenwichtig treinaanbod naar de toeristische sites.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie van het verkeersreglement met betrekking tot de elektrische eenwieliers" (nr. 14758)**

**04.01 Isabelle Poncelet (cdH):** De elektrische eenwieler heeft nog geen aparte plaats in het verkeersreglement. Hoewel de eenwieler een motor heeft en sneller kan rijden dan 18 km/uur, kan hij niet als voortbewegingstoestel erkend worden, omdat hij maar één wiel heeft. In april deelde u mee dat u het advies van de Raad van State inwachtte om het verkeersreglement aan te passen en de *speed pedelecs* erin op te nemen. Volgens de pers werd er vooruitgang geboekt voor de elektrische fietsen, maar niet voor de eenwieliers.

Het gebrek aan een wettelijke regeling zorgt voor verzekeringsproblemen. Het BIVV raadt de gebruikers aan zich via de BA-verzekering te verzekeren. Geen enkele verzekeringsmaatschappij wil dat vervoermiddel echter in de dekking opnemen. Er moet dringend een wetgevend initiatief genomen worden. Hoe ver staat het met de wijziging van het verkeersreglement?

**04.02 Minister François Bellot (Frans):** Elke week komen er nieuwe vervoermiddelen op de markt. De drones voor persoonlijk gebruik zullen binnenkort ook voor problemen zorgen.

Krachtens het koninklijk besluit van 21 juli 2016 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, dat op 1 oktober 2016 in werking is getreden, worden elektrische eenwieliers die niet sneller dan 18 km/uur kunnen rijden voortaan gelijkgesteld met de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Voor eenwieliers waarmee men stapvoets rijdt, gelden de verkeersregels voor voetgangers, voor eenwieliers die sneller rijden de verkeersregels voor fietsers.

concernant le plan de transport de décembre 2017.

**03.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** La demande est formulée et j'espère que vous serez attentif à une desserte équilibrée entre sites touristiques.

*L'incident est clos.*

**04 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution du Code de la route concernant le monoroué électrique" (n° 14758)**

**04.01 Isabelle Poncelet (cdH):** Le monoroué n'a pas encore de statut dans le code de la route. Alors qu'il a un moteur et peut dépasser 18 km/h, il ne peut être reconnu comme engin de déplacement, pour n'avoir qu'une roue. En avril, vous aviez indiqué attendre l'avis du Conseil d'État pour modifier le code de la route et inclure les *speed pedelecs*. La presse a fait état d'avancées pour les vélos électriques mais pas pour les monoroués.

L'absence de statut légal pose des problèmes d'assurance. L'IBSR recommande aux usagers de se faire assurer en RC. Mais aucune compagnie d'assurance n'accepte de couvrir ce type d'engin. Il est impératif de légiférer. Où en est la modification du code de la route?

**04.02 François Bellot, ministre (en français):** De nouveaux véhicules apparaissent chaque semaine. Les drones individuels nous poseront bientôt des problèmes également.

En vertu de l'arrêté royal du 21 juillet 2016 modifiant le code de la route, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2016, les monoroués électriques dont la vitesse est limitée à 18 km/h sont désormais assimilés aux engins de déplacement motorisés.

Les règles de circulation des piétons s'appliquent à l'allure du pas, tandis que celles des cyclistes s'appliquent en vitesse supérieure.

Elke Staat bepaalt of hij deze eenwielers op de openbare weg toelaat. In België mag dat indien hun snelheid beperkt is tot 18 km/u.

*Het incident is gesloten.*

**05** Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de keuze voor een bedrijfswagen" (nr. 14759)

**05.01** Isabelle Poncelet (cdH): De regering heeft de hervorming van het stelsel van de bedrijfswagens aangekondigd. Personen met een bedrijfswagen kunnen kiezen om die te behouden of om gemiddeld 450 euro netto meer te verdienen. Met deze maatregel kunnen het aantal voertuigen en de vervuiling verminderd worden en kan de mobiliteit verbeterd worden.

In landelijke gebieden heeft een werknemer echter een voertuig nodig om zich te verplaatsen omdat het aanbod niet volstaat en de treinen niet comfortabel zijn, de dienstregeling niet aangepast en onbetrouwbaar is en de reistijd wordt verlengd.

De realiteit in de landelijke gebieden blijft onveranderd wanneer de bedrijfswagen in vraag wordt gesteld. Zal u het treinaanbod verbeteren als reactie op de nieuwe maatregelen van de regering zodat zoveel mogelijk mensen de wagen niet meer moeten gebruiken? Zo ja, wat is dan uw concrete voorstel?

**05.02** François Bellot (*Frans*): Het vervoersplan 2017 van de NMBS voorziet in een stijging van het jaarlijks aantal treinen/kilometers met 3.500.000 km, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden. Dit plan omvat ook de verbinding Brussel-Luxemburg.

De NMBS zal erop toezien dat de commerciële snelheid met 3% verhoogd wordt en dat de aansluitingen op de multimodale knooppunten verbeterd worden. Vanaf november 2018 zullen er 445 M7-dubbeldeksrijtuigen in dienst gesteld worden.

Om de ketenmobiliteit te bevorderen moeten alle federale en gewestelijke vervoersmaatschappijen meewerken aan een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod tot aan de multimodale transferia. De strategie stoelt op de samenwerking tussen alle openbaarvervoermaatschappijen en andere mobiliteitsdienstverleners: trein/auto, trein/bus, trein/tram, trein/fiets, trein/metro en andere.

Chaque État détermine s'il autorise la circulation de ces engins sur la voie publique. La Belgique les autorise si leur vitesse est limitée à 18 km/h.

*L'incident est clos.*

**05** Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le choix de la voiture de société" (n° 14759)

**05.01** Isabelle Poncelet (cdH): Le gouvernement a annoncé la réforme du régime des voitures de société. Ceux qui disposent d'un tel véhicule pourront soit le garder, soit être augmenté de 450 euros nets en moyenne. Cette mesure permettrait de réduire le nombre de véhicules, d'améliorer la mobilité et de diminuer la pollution.

Mais en région rurale, un travailleur a besoin d'un véhicule pour se déplacer tant l'offre de trains est insuffisante et inconfortable, les horaires inadaptés et mal respectés et les temps de parcours allongés.

Mettre en cause la voiture de société ne changera rien à la réalité en zone rurale. Pour répondre aux nouvelles mesures du gouvernement, améliorerez-vous l'offre du rail pour permettre à un maximum de personnes de ne plus prendre la voiture? Si oui, que proposez-vous concrètement?

**05.02** François Bellot, ministre (*en français*): Le plan de transport 2017 de la SNCB prévoit une augmentation du nombre annuel de trains/kilomètres de 3 500 000 km tant en zones urbaines que rurales. Ce plan intégrera la boucle du Luxembourg.

La SNCB veillera à augmenter la vitesse commerciale de 3% et à améliorer les correspondances aux nœuds multimodaux. À partir de novembre 2018, 445 voitures M-7 seront mises en service.

Pour favoriser la mobilité en chaîne, tous les transporteurs fédéraux et régionaux doivent s'inscrire dans le concept de transport public intégré aboutissant aux nœuds de transports multimodaux. La stratégie s'appuie sur la collaboration de toutes les sociétés de transport public et autres prestataires de services de mobilité: train/voiture, train/bus, train/tram, train/vélo, train/méto et autres.

Het spoorwegnet zal als structurerende as van het openbaar vervoer fungeren. Ik heb de gewestelijke mobiliteitsministers voorgesteld om bijeen te komen teneinde die strategie uit te werken voor de domeinen waar coördinatie een meerwaarde kan scheppen voor de mobiliteit van de burgers en bedrijven in het land, zowel in de stedelijke centra als in de landelijke gebieden. Het is belangrijk dat de klanten overal waar de trein stopt beschikken over een kwaliteitsvolle oplossing voor het laatste stuk van hun verplaatsing, via permanent overleg met de regionale openbaarvervoermaatschappijen, maar ook met de lokale overheden.

In die optiek zou een inkrimping van het aanbod van de gewestelijke vervoersmaatschappijen nadelig zijn. Het heeft geen zin dat treinen mensen naar plekken brengen waar er geen bussen meer zijn om hen verder te vervoeren.

**05.03 Isabelle Poncelet (cdH):** Uw antwoord lijkt me veelbelovend. Ik zal het aan de Gewesten doorgeven zodat de doelstellingen die u heeft vastgelegd, op een coherente manier kunnen worden bereikt.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 14778 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**06 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de criteria voor stationsvernieuwing" (nr. 14802)**

**06.01 Wouter Raskin (N-VA):** Er sippelen berichten uit over het meerjareninvesteringsplan. Volgens *Het Belang van Limburg* zou de NMBS binnenkort een bouwaanvraag indienen voor het nieuwe station van Mechelen, dat 100 miljoen euro zou kosten. Voor de renovatie van het station van Hasselt zou 11,6 miljoen worden vrijgemaakt door de NMBS en 5 miljoen door Infrabel. Beide stations dateren uit dezelfde periode en zijn aan vernieuwing toe.

Op basis van welke objectieve criteria beslist de NMBS om te investeren in de renovatie en vernieuwing van een station en op welke manier? Hoe wordt de hoogte van het te investeren bedrag bepaald?

In Mechelen komt er een nieuwe stationshal, in Hasselt niet. Hoe motiveert de NMBS die beslissing?

Le système ferroviaire en sera un axe structurant. J'ai proposé aux ministres régionaux de la Mobilité de nous rencontrer pour élaborer cette stratégie là où la coordination peut apporter une plus-value à la mobilité des citoyens et des entreprises de tout le pays, des pôles urbains et de l'espace rural. Là où le train s'arrête, il importe que les clients disposent d'une solution de transport terminal de qualité, par le biais des concertations permanentes des sociétés régionales de transport mais également des autorités locales.

Dans cette optique, la réduction de l'offre des sociétés régionales serait dommageable. Il ne faut pas que les trains débarquent les gens où il n'y a plus de bus pour les prendre en charge.

**05.03 Isabelle Poncelet (cdH):** Votre réponse me semble de bon augure. Je la relayerai auprès des Régions pour atteindre avec cohérence les objectifs que vous vous êtes fixés.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 14778 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

**06 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les critères pour la rénovation des gares" (n° 14802)**

**06.01 Wouter Raskin (N-VA):** Des nouvelles s'ébruient au sujet du plan d'investissement pluriannuel. Selon le *Belang van Limburg*, la SNCB introduira prochainement un permis de bâtir pour la nouvelle gare de Malines, qui devrait coûter 100 millions d'euros. Pour la rénovation de la gare de Hasselt, 11,6 millions d'euros seraient libérés par la SNCB et 5 millions par Infrabel. Les deux gares datent de la même époque et doivent être rénovées.

Sur la base de quels critères objectifs la SNCB décide-t-elle d'investir dans la rénovation et la modernisation d'une gare et de quelle manière? Comment le montant à investir est-il déterminé?

Un nouveau hall de gare est prévu à Malines, mais pas à Hasselt. Comment la SNCB motive-t-elle cette décision?

Hoe motiveert de NMBS de beslissing om voor Mechelen een budget vrij te maken dat tien keer hoger ligt dan het budget dat mogelijk wordt vrijgemaakt voor Hasselt?

**06.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het bedrag wordt bepaald aan de hand van criteria zoals de grootte en de staat van het reizigersgebouw, de eventuele wederopbouw ervan indien de kostprijs voor een renovatie te hoog uitvalt en, desnoods, het aantal te vernieuwen perrons en de verbreding van de onderdoorgangen.

Ook het aantal reizigers wordt onderzocht. Er wordt eventueel geïnvesteerd in bijkomende parkings voor wagens en fietsen om de intermodaliteit te bevorderen.

De investeringsbudgetten voor het station Mechelen werden in 2011 goedgekeurd. De werken zijn begonnen. Het station wordt zowel op het gelijkvloerse als op het ondergrondse niveau aangepast om de toegangsmogelijkheden te optimaliseren.

Volgend jaar zullen ook een ondergrondse parking, een ondergronds busstation en een grote fietsstalling beschikbaar zijn. Aangezien de werken aan parking en wegen, plus een spoorbypass volop bezig zijn, kon het concept van het station enkel nog worden geoptimaliseerd.

Voor Hasselt werd enkele jaren geleden ook een concept voor een nieuw station uitgetekend, maar doordat het Spartacusproject vertraging heeft opgelopen, waren de werken in Hasselt nog niet gestart. Gelet op haar budgettaire beperkingen heeft de NMBS haar prioriteiten herzien.

Het huidige stationsgebouw van Hasselt wordt behouden en gerenoveerd. Dit station telt minder sporen dan dat van Mechelen, er moeten dus minder perrons worden gerenoveerd. De huidige onderdoorgang wordt behouden. Wel zal voor volledige toegankelijkheid voor minder mobiele reizigers worden gezorgd.

In het investeringsplan zal ook aandacht worden besteed aan bijkomende parkeerplaatsen voor fietsen en auto's waar er te weinig zijn.

Voortaan zal een investeringscel elk project onderzoeken om na te gaan welke middelen moeten worden besteed om propere en functionele

Comment la SNCB motive-t-elle la décision de libérer un budget pour Malines qui est dix fois plus élevé que celui qui devrait être dégagé pour Hasselt?

**06.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le montant est déterminé sur la base de critères tels que la taille et l'état du bâtiment destiné aux voyageurs, l'éventuelle reconstruction de celui-ci s'il s'avère que le prix d'une rénovation est trop élevé et, si nécessaire, le nombre de quais à rénover et l'élargissement des passages souterrains.

Le nombre de voyageurs sera également évalué. On investira éventuellement dans des parkings supplémentaires pour les voitures et les vélos en vue de promouvoir l'intermodalité.

Les budgets d'investissement prévus pour la gare de Malines ont été approuvés en 2011. Les travaux ont commencé. La gare sera modifiée tant au niveau du sol que du sous-sol afin d'en optimiser les possibilités d'accès.

L'année prochaine, un parking souterrain, une gare des bus souterraine et un grand abri à vélos seront disponibles. Étant donné que des travaux sont en cours dans le parking et sur les voies et qu'un bypass ferroviaire est en cours de construction, le concept de la gare ne pouvait encore qu'être optimisé.

Un nouveau concept avait également été dessiné pour la gare de Hasselt, mais vu le retard pris dans le cadre du projet Spartacus, les travaux n'avaient pas encore pu être entamés dans le chef-lieu du Limbourg. Eu égard aux restrictions budgétaires auxquelles elle est soumise, la SNCB a revu ses priorités.

Le bâtiment actuel de la gare d'Hasselt sera rénové. La gare compte moins de voies que celle de Malines et le nombre de quais à rénover est dès lors moins important. Le passage souterrain existant sera maintenu. L'accessibilité totale des voyageurs à mobilité réduite sera assurée.

Le plan d'investissement prévoira également l'aménagement d'emplacements supplémentaires pour les voitures et les vélos aux endroits où ceux-ci sont insuffisants.

Une cellule d'investissement analysera désormais chaque projet afin de déterminer les dépenses à effectuer pour proposer des gares propres et

stations aan te bieden aan de klanten van de NMBS. Geen enkel grootschalig station zal nog door de spoorwegen gefinancierd worden. Men vraagt nu naar vier grote stations, maar op dit ogenblik wordt prioriteit gegeven aan de reiziger.

**06.03 Wouter Raskin (N-VA):** Ik vraag geen nieuw station van Calatrava of zo, maar gewoon een modern, veilig, multimodaal en toegankelijk station.

De criteria die de minister opsomt, zijn zeker van toepassing op Hasselt, een centrumstad en provinciehoofdplaats. Het aantal reizigers is veeleer beperkt, maar dat komt omdat Hasselt nauwelijks ontsloten is.

Sinds het begin van de jaren 90 wordt Limburg structureel onderbedeeld in de investeringsplannen. We moeten absoluut investeren in het station van Hasselt en ik vraag mij af of 11,6 miljoen zal volstaan voor de doelstellingen van de minister.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorspellend onderhoud van de spoorinfrastructuur" (nr. 14817)**

**07.01 Wouter Raskin (N-VA):** Het bedrijf DEKRA Rail maakt analyses waardoor er voorspellingen worden gedaan over de levensduur en de onderhoudsbehoefte van de spoorinfrastructuur of het rollend materiaal.

Hoe gebruiken onze spoorbedrijven de gegevens van inspecties? Hoe wordt het onderhoud georganiseerd? Zijn onze spoorbedrijven op de hoogte van de analyses van DEKRA Rail?

**07.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Infrabel stuurt zelf het onderhoud van de infrastructuur aan vanuit een follow-up van de installaties. Informatisering van het databeheer en het automatisch verzamelen van gegevens maken een voorspellend onderhoud mogelijk. Infrabel volgt de ontwikkelingen in de consultancymarkt op, maar steunt vooral op de eigen expertise. Er bestaat ook een uitgebreide technische onderhoudsreglementering.

Bij de NMBS worden de inspectiegegevens gestockeerd in het IT-systeem SAP. De NMBS wijst

fonctionnelles aux voyageurs de la SNCB. L'entreprise ferroviaire ne financera plus aucun projet de gare pharaonique. La construction de quatre grandes gares est demandée, mais la priorité est pour l'heure accordée aux voyageurs.

**06.03 Wouter Raskin (N-VA):** Je ne demande pas une nouvelle gare de Calatrava, ou quelque chose de ce genre, mais tout simplement une gare moderne, sûre, multimodale et accessible.

Les critères énoncés par le ministre sont certainement d'application à Hasselt, un centre urbain et un chef-lieu de province. Le nombre de voyageurs est plutôt limité mais cette situation s'explique par le fait que la ville de Hasselt n'est guère désenclavée.

Depuis le début des années 1990, le Limbourg est systématiquement lésé dans les plans d'investissement. Nous devons absolument investir dans la gare de Hasselt et je me demande si la somme de 11,6 millions d'euros suffira à la réalisation des objectifs du ministre.

*L'incident est clos.*

**07 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la maintenance prédictive de l'infrastructure ferroviaire" (n° 14817)**

**07.01 Wouter Raskin (N-VA):** La société DEKRA Rail effectue des analyses permettant de prévoir la durée de vie et les besoins en entretien de l'infrastructure ferroviaire ou du matériel roulant.

Comment nos entreprises ferroviaires utilisent-elles les données recueillies dans le cadre de ces inspections? Comment l'entretien est-il organisé? Nos entreprises ferroviaires connaissent-elles les analyses effectuées par DEKRA Rail?

**07.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Infrabel pilote elle-même l'entretien de l'infrastructure sur la base d'un suivi des installations. L'informatisation de la gestion des données et la collecte automatique de données permettent un entretien anticipant les besoins. Infrabel suit l'évolution du marché de la consultance mais s'appuie surtout sur sa propre expertise. Une réglementation d'entretien détaillée est également d'application.

À la SNCB, les données relatives aux inspections sont stockées dans le système TI SAP. La SNCB



er ook op dat nog veel andere consultancybedrijven dezelfde diensten leveren.

fait également observer que de nombreuses autres sociétés de consultance offrent les mêmes services.

Het onderhoud van het rollend materieel is gebaseerd op de afgelegde afstand en de tijd tussen de nodige onderhoudsbeurten. Bij nieuw materieel gebeurt de monitoring via telemetrie. Dat is monitoring op afstand via sensoren van de verschillende treinstellen. Dat leidt tot snellere detectering en een geleidelijke opbouw van gegevens die uiteindelijk een voorspellend onderhoud mogelijk maken.

L'entretien du matériel roulant est basé sur les distances accomplies et les intervalles entre les entretiens nécessaires. Pour le matériel neuf, ce monitoring s'effectue par la télémétrie, un système de monitoring à distance au moyen de senseurs dans les différentes rames. Ce système permet une détection plus rapide et la constitution progressive de données qui permettent au final d'effectuer un entretien prévisionnel.

**07.03 Wouter Raskin (N-VA):** Ik ben blij dat de spoorbedrijven de marktevoluties in het oog houden en over geautomatiseerde onderhoudsprocessen beschikken.

**07.03 Wouter Raskin (N-VA):** Je me réjouis que les entreprises ferroviaires suivent les évolutions du marché et disposent de systèmes d'entretien automatisés.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**08 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van een bijkomend indirect verkoopkanaal in leegstaande stationsgebouwen" (nr. 14788)**

**08 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement d'un canal de vente indirect complémentaire dans les locaux des gares inoccupées" (n° 14788)**

**08.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** De ticketverkoop via automaten stijgt. In steeds meer stations zijn er geen loketten meer. Om te voorkomen dat stationsgebouwen verlaten ruimtes zonder enige dynamiek worden, pleit Open Vld ervoor om winkelconcessies te geven aan privé-uitbaters. De minister was niet gekant tegen de ontwikkeling van een dergelijk bijkomend, indirect verkoopkanaal.

**08.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** La vente de billets aux distributeurs automatiques est en augmentation. Dans un nombre toujours plus élevé de gares, les guichets ont été supprimés. Pour éviter que les bâtiments de gare ne se transforment en espaces à l'abandon sans la moindre animation, l'Open Vld plaide en faveur de l'octroi de concessions pour l'exploitation de magasins à des acteurs privés. Le ministre n'était pas opposé au développement d'un tel canal complémentaire de vente indirecte.

Wanneer zal de NMBS de activiteitsgraad van de loketbedienden opnieuw evalueren? Zullen in een volgende ronde opnieuw loketten worden gesloten? In welke fase bevinden zich de besprekingen over een bijkomend, indirect verkoopkanaal? Hoe wil de NMBS voorkomen dat haar stations verloederen?

Quand la SNCB procédera-t-elle à l'évaluation du taux d'activité des employés de guichet? Une nouvelle série de fermetures de guichets est-elle prévue? Dans quelle phase se trouvent les négociations relatives à un canal complémentaire de vente indirecte? Comment la SNCB pense-t-elle empêcher la dégradation de ses gares?

**08.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De activiteit aan de loketten wordt op regelmatige basis opgevolgd, maar voor 2020 zijn geen nieuwe sluitingen gepland.

**08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** L'activité aux guichets fait l'objet d'un suivi régulier mais aucune nouvelle fermeture n'est prévue avant 2020.

Voor de stationsgebouwen waar de loketten werden gesloten, vraagt de NMBS aan de betrokken gemeenten of zij bepaalde diensten willen onderbrengen in het gebouw, die dan ook kunnen instaan voor het openhouden van de

En ce qui concerne les bâtiments de gare où les guichets ont été fermés, la SNCB demande aux communes concernées si elles souhaitent installer certains services dans les bâtiments, auquel cas elles pourraient assurer l'ouverture de la salle

wachtzaal en de toiletten. Dat heeft al geleid tot vruchtbare samenwerkingen, onder meer in Courcelles voor een technische school en in Thuin voor een jobhuis.

Als de gemeente geen oplossing heeft voor het stationslokaal, dan wordt via marktconsultatie gezocht naar diensten die het gebouw kunnen gebruiken, of naar een koper.

De NMBS beschikt over een uitgebreid eigen verkoopnetwerk, zowel online als via de automaten en loketten. De tevredenheid over de huidige verkoopkanalen bij de reizigers is met 81,9% erg groot. Gezien de grote budgettaire uitdagingen bij de NMBS is het ontwikkelen van een nieuw distributienetwerk niet aan de orde. De toegevoegde waarde van extra fysieke verkoopnetwerken zal te laag zijn om de investeringen te kunnen verantwoorden.

**08.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Ik betreur dit antwoord. Een systeem naar analogie van de PostPunten is perfect mogelijk voor de verkoop van treintickets. Wij blijven bij ons standpunt.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verloederings in het station van Hasselt" (nr. 14825)**

**09.01 Wouter Raskin** (N-VA): Ik heb in deze commissie al meermaals gewezen op de verloederings van het station van Hasselt. Ook de NMBS ziet dat de toestand van het station bedroevend is en het personeel en de treingebruikers protesteren steeds luider. Veel Limburgers zijn het beu dat hun provincie de afgelopen jaren werd genegeerd wanneer de budgetten voor spoorinvesteringen werden verdeeld.

Volgens TV Limburg zou het spoorbedrijf alle medewerkers van het station van Hasselt een uitdrukkelijk verbod hebben opgelegd om met de media te praten. Klopt dat? Zo ja, hoe staat de minister daartegenover? Wie nam de beslissing en waarom?

**09.02 Minister François Bellot** (Nederlands): Om op een professionele en gecoördineerde manier op vragen van de pers te antwoorden, beschikt de NMBS over verschillende woordvoerders. Zij

d'attente et de toilettes. Cette initiative a déjà donné lieu à des collaborations fructueuses, notamment à Courcelles pour une école technique et à Thuin pour une maison de l'emploi.

Si la commune ne propose aucune solution pour les locaux de la gare, le marché est consulté pour des services qui pourraient utiliser le bâtiment ou pour la recherche d'un acquéreur.

La SNCB dispose d'un large réseau propre de vente, que ce soit en ligne ou par l'intermédiaire des distributeurs automatiques ou des guichets classiques. Il recueille 81,9 % de satisfaction auprès des voyageurs, ce qui est énorme. Eu égard aux défis budgétaires considérables que doit relever la SNCB, le développement d'un nouveau réseau de distribution n'est pas d'actualité. La valeur ajoutée de réseaux de vente physiques supplémentaires serait trop faible pour justifier les investissements nécessaires.

**08.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Je regrette cette réponse. Un système calqué sur celui des Points Poste est parfaitement envisageable pour la vente de tickets de train. Nous maintenons notre position.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dégradations dans la gare de Hasselt" (n° 14825)**

**09.01 Wouter Raskin** (N-VA): J'ai déjà fait plusieurs fois mention dans cette commission du délabrement de la gare de Hasselt. La SNCB aussi constate que l'état de la gare est affligeant, et la grogne du personnel et des usagers enfle. De nombreux Limbourgeois supportent mal que leur province ait été négligée au cours des dernières années au moment de la répartition des budgets pour les investissements dans le chemin de fer.

Selon TV Limburg, la société ferroviaire aurait explicitement interdit à tous les collaborateurs de la gare de Hasselt de communiquer aux médias. Est-ce exact? Dans l'affirmative, comment le ministre se positionne-t-il par rapport à cela? Qui a pris cette décision et dans quel but?

**09.02 François Bellot**, ministre (en néerlandais): La SNCB dispose de plusieurs porte-parole pour répondre aux questions de la presse d'une façon professionnelle et coordonnée. Ces personnes

onderhouden de nodige contacten met de pers en zijn de enigen die gemachtigd zijn de pers te informeren. De NMBS vraagt alle personeelsleden de pers naar de persdienst door te verwijzen. Die werkwijze is niet nieuw en staat in een interne gedragscode voor het personeel.

**09.03 Wouter Raskin (N-VA):** Ik begrijp dat personeelsleden van de NMBS de pers niet te woord mogen staan. Ik begrijp echter ook dat mensen hun frustratie kwijt moeten. Zij schamen zich voor de situatie in het station en ik hoop dat de minister zich er ook voor schaamt. Ik stel voor nu eindelijk te doen wat er moet worden gedaan in plaats van mensen te viseren die erover klagen.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de stationsinfrastructuur van Hasselt" (nr. 14826)**

**10.01 Wouter Raskin (N-VA):** Bijna dagelijks is er een roltrap defect in het station van Hasselt.

Hoe, door wie en hoe vaak wordt de veiligheid van de stationsinfrastructuur daar gecontroleerd? Wanneer is de infrastructuur van het station van Hasselt voor het laatst gekeurd en wat waren de bevindingen? Kan ik het eventuele verslag van die keuring ook inkijken? Voert men na de nodige herstellingswerken automatisch een veiligheidscontrole uit? Werden de herstelde roltrappen in het station van Hasselt opnieuw gekeurd voor hun ingebruikname?

**10.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De roltrappen in het station van Hasselt worden onderhouden en hersteld door de firma Schindler. Voor de schoonmaak en de verlichting op de perrons is er ook een onderhoudscontract. Sinds 3 november is er opnieuw een roltrap defect en de NMBS volgt dit nauw op. De keuring van de roltrappen is niet verplicht, maar de NMBS doet driemaandelijks een grondige veiligheidsinspectie. Jaarlijks wordt de roltrap gedeeltelijk gedemonteerd om de staat na te kijken. Alle roltrappen in gebruik zijn dus veilig. De keuringsverslagen zijn interne documenten van de NMBS. Er is geen wettelijke verplichting om roltrappen te keuren na een

entretienement des contacts avec la presse et sont les seuls interlocuteurs habilités à informer les journalistes. La SNCB demande à l'ensemble des membres du personnel de renvoyer la presse au service ad hoc. Cette méthode n'est pas neuve et est décrite dans le code de conduite interne à l'usage du personnel.

**09.03 Wouter Raskin (N-VA):** Je comprends que les membres du personnel de la SNCB ne peuvent pas s'adresser à la presse. Je conçois cependant également qu'ils doivent pouvoir exprimer leurs frustrations. Ils éprouvent un grand sentiment de honte quant à la situation dans la gare et j'espère que le ministre partage ce même sentiment. Je propose que l'on fasse enfin le nécessaire au lieu de viser les membres du personnel qui se plaignent.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité de l'infrastructuur de la gare de Hasselt" (n° 14826)**

**10.01 Wouter Raskin (N-VA):** Il ne se passe pratiquement pas un seul jour sans qu'un escalier mécanique ne tombe en panne à la gare de Hasselt.

Comment les infrastructures des gares sont-elles contrôlées? Qui assure ce contrôle et à quelle fréquence? Quand les infrastructures de la gare de Hasselt ont-elles été vérifiées la dernière fois et quel fut le résultat de cette inspection? Est-il possible de consulter le rapport de cette inspection, s'il existe? Après des travaux de réparation, un contrôle de sécurité systématique est-il prévu? Les escaliers mécaniques de la gare de Hasselt ont-ils été l'objet d'une nouvelle inspection avant d'être remis en service?

**10.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Les escalators de la gare d'Hasselt sont entretenus et réparés par l'entreprise Schindler. Le nettoyage et l'éclairage des quais font également l'objet d'un contrat d'entretien. Depuis le 3 novembre, l'un des escalators est à nouveau défectueux et la SNCB suit le problème de près. Un contrôle technique des escalators n'est pas obligatoire, mais la SNCB effectue une inspection de sécurité approfondie tous les trois mois. Une fois par an, les escalators sont partiellement démontés et leur état est inspecté. Tous les escalators en service sont donc sûrs. Les rapports d'inspection sont des documents internes de la SNCB. Il n'existe aucune obligation

herstelling, maar de driemaandelijke keuring wordt gewoon gerespecteerd. Het onderhoudscontract met Schindler bepaalt ook dat de technici om de twee maanden een preventief onderhoud uitvoeren van de roltrappen. De hoofdroltrap was 1,5 maand buiten dienst omdat een onderdeel niet beschikbaar was.

**10.03 Wouter Raskin (N-VA):** Is dat onderhoudscontract wel degelijk als we anderhalve maand moeten wachten op een herstelling omdat een bepaald onderdeel niet verkrijgbaar is? En ondanks de driemaandelijke veiligheidsinspectie en gedeeltelijke demontage blijken de roltrappen toch nooit te werken. Die roltrappen zijn dus versleten en dat vraagt dringend om een initiatief, want nu baat de NMBS een krot uit in de belangrijkste stad van Limburg.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bestelling van de M7-rijtuigen door de NMBS" (nr. 14835)**

**11.01 Inez De Coninck (N-VA):** De bestelling van M7-rijtuigen was nodig. Performant rollend materieel is belangrijk. De bestelling voor ruim 3 miljard euro werd uiteindelijk bij Bombardier-Alstom geplaatst. Tijdens de onderhandelingen zou er tussen de NMBS en het bedrijf zijn afgesproken dat deze rijtuigen in Brugge zouden worden gebouwd. Nu lezen wij echter dat Bombardier wereldwijd banen zal schrappen.

Welke garanties heeft de NMBS dat de M7 wel degelijk in Brugge zal worden gebouwd?

**11.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Op 18 december 2015 sloot de NMBS een contract met Bombardier-Alstom. Op dat moment waren die twee ondernemingen in ons land actief, met productie-entiteiten in Brugge en Charleroi.

Het opleggen van productiesites in dergelijke contracten is verboden door Europese reglementering, maar de sites waar de constructeurs M7-rijtuigen produceren werden in het contract bepaald. Het wijzigen van deze bepaling is verbonden aan een reeks kwaliteitsvoorwaarden. De NMBS kreeg nog geen vraag tot wijziging.

Ik volg dit belangrijk dossier uiteraard op de voet.

légale de faire inspecter un escalator à la suite d'une réparation, la SNCB respecte simplement l'inspection trimestrielle. Le contrat d'entretien avec Schindler prévoit également la réalisation par des techniciens d'un entretien préventif des escalators tous les deux mois. L'escalator est resté hors service un mois et demi parce qu'une pièce n'était pas disponible.

**10.03 Wouter Raskin (N-VA):** Ce contrat d'entretien est-il sérieux s'il faut attendre un mois et demi pour une réparation à cause d'une pièce manquante? Et malgré l'inspection de sécurité trimestrielle et le démontage partiel, ces escalators ne fonctionnent de toute façon jamais. Ils sont donc usés. Une initiative doit être prise d'urgence, car la SNCB exploite désormais un chancre dans le chef-lieu de la province du Limbourg.

*L'incident est clos.*

**11 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la commande par la SNCB des voitures M7" (n° 14835)**

**11.01 Inez De Coninck (N-VA):** La commande des voitures M7 était nécessaire. Il importe de pouvoir compter sur un matériel roulant performant. C'est finalement l'entreprise Bombardier-Alstom qui a remporté cette commande de plus de trois milliards d'euros. Lors des négociations, la SNCB et l'entreprise auraient convenu que ces voitures seraient construites à Bruges. Or il nous revient que Bombardier a l'intention de supprimer des emplois dans le monde entier.

Comment la SNCB peut-elle être sûre que les M7 seront réellement construites à Bruges?

**11.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Le 18 décembre 2015, la SNCB a signé un contrat avec l'entreprise Bombardier-Alstom. À cette date, les deux entreprises étaient actives en Belgique et disposaient de sites de production à Bruges et à Charleroi.

La réglementation européenne interdit d'imposer des sites de production dans ce type de contrat, mais les sites où les constructeurs produiront les voitures M7 ont été mentionnés dans le contrat. La modification de cette clause est liée à une série de critères de qualité. La SNCB n'a reçu à ce jour aucune demande de modification.

Il va de soi que je suis attentif à cet important

dossier.

De deelstaten zijn bevoegd voor de regionale vervoersmaatschappijen en hun bestellingen. Het is belangrijk dat zij zich ook in die logica inschrijven.

Les entités fédérées sont compétentes pour les sociétés régionales de transport et les commandes qu'elles effectuent. Il est important qu'elles s'inscrivent également dans cette logique.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**12** Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 14836)

**12** Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget mobilité" (n° 14836)

**12.01** Inez De Coninck (N-VA): Heeft de minister al een idee hoe het mobiliteitsbudget er zal uitzien? Komt iedereen daarvoor in aanmerking of enkel wie nu een bedrijfswagen heeft? Zal het mobiliteitsbudget een impact hebben op de federale begroting? Is daarvoor al iets ingeschreven? Hoe zal worden gegarandeerd dat het mobiliteitsbudget ook ongeveer budgetneutraal is voor de werkgever en de werknemer?

**12.01** Inez De Coninck (N-VA): Le ministre a-t-il déjà une idée de la teneur du budget mobilité? Tout le monde entrera-t-il en ligne de compte ou seulement les personnes qui possèdent actuellement un véhicule de société? Le budget mobilité aura-t-il un impact sur le budget fédéral? Des moyens ont-ils déjà été inscrits à cet effet? Comment garantira-t-on que le budget mobilité soit plus ou moins neutre sur le plan budgétaire pour l'employeur et le travailleur?

**12.02** Minister François Bellot (Nederlands): Ik verwijs naar het antwoord dat ik gegeven heb op 27 oktober op de vragen nrs. 14618 van de heer Van Hecke en 14497 van de heer Geerts. Ik zal dit antwoord hier schriftelijk overhandigen. Er zijn geen nieuwe elementen.

**12.02** François Bellot, ministre (en néerlandais): Je renvoie à la réponse que j'ai fournie le 27 octobre aux questions n° 14618 de M. Van Hecke et 14497 de M. Geerts. Je vais vous remettre cette réponse par écrit. Il n'y a pas d'éléments neufs.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**13** Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Treski, de skitrein van de NMBS" (nr. 14837)

**13** Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Treski, le train de ski de la SNCB" (n° 14837)

**13.01** Inez De Coninck (N-VA): Eind september communiceerde de NMBS dat de skitrein naar Oostenrijk, de Treski, deze winter niet zal rijden. De trein bracht ongeveer 1.000 reizigers naar hun bestemming en de klantentevredenheid was groot. Volgens de NMBS wordt de Treski dit jaar niet ingelegd omdat er geen commercieel akkoord met Railpromo is. De NMBS zoekt naar een nieuwe partner voor het volgende winterseizoen.

**13.01** Inez De Coninck (N-VA): Fin septembre, la SNCB a annoncé que le train des skieurs en direction de l'Autriche, le Treski, ne roulerait pas cet été. Le train emmenait environ 1 000 voyageurs vers leur destination et le taux de satisfaction de la clientèle était élevé. Selon la SNCB, le Treski n'est pas affrété cette année car il n'y a pas d'accord commercial avec Railpromo. La SNCB cherche un nouveau partenaire pour la prochaine saison hivernale.

De NMBS zegt echter ook dat het de ligrijtuigen eind volgend jaar uit dienst zal nemen. Ik vrees dus dat de skitrein niet alleen dit jaar zal worden afgeschaft.

La SNCB déclare cependant aussi qu'elle retirera les trains couchettes du service à la fin de l'année prochaine. Je crains donc que le train des skieurs ne sera pas seulement supprimé cette année-ci.

Was deze dienstverlening rendabel? Waarom is er

Cette prestation de service était-elle rentable?

geen commercieel akkoord voor de Treski? Welke opties bekijkt de NMBS voor de volgende jaren?

**13.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het exploitatiemodel van Treski was vorig seizoen gebaseerd op het charterprincipe, waarbij de NMBS haar materieel verhuurde aan Railpromo die het commerciële risico nam. De NMBS kocht een vast contingent plaatsen op de treinen. Het vorige seizoen was rendabel voor de NMBS.

Er is dit jaar geen commercieel akkoord om een Treski-skitrein te laten rijden omdat Railpromo aan de NMBS een vaste afname van 15% meer plaatsen vroeg tegen een hogere prijs. Die vaste afname vroegen ze ook in de dalperiodes. Voor dit seizoen werd daarom besloten niet samen te werken, maar dat betekent niet dat het aanbod voorgoed verloren gaat.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 14838)**

**14.01** **Inez De Coninck** (N-VA): De Lijn gaat een gegarandeerde dienstverlening invoeren op stakingsdagen. Er zijn ook gesprekken aan de gang over een gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS. Het overgrote deel van de bevolking staat daarachter. Er zijn scenario's, maar uit sociaal overleg is gebleken dat een unanieme oplossing niet kan. De politiek moet nu de knopen doorhakken.

Hoe wil de minister een gegarandeerde dienstverlening implementeren? Wanneer komt hij met uw voorstel? Werkt hij op basis van de scenario's die uitgetekend werden door de spoorbedrijven?

**14.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Die vraag is reeds behandeld tijdens de vergadering van de commissie infrastructuur van 19 oktober 2016. Ik verwijs dan ook naar het antwoord dat ik heb gegeven op vraag nr. 13611 van mevrouw Lahaye-Battheu, vraag nr. 14412 van de heer Van Hees en vraag nr. 14454 van mevrouw Grovonius.

**14.03** **Inez De Coninck** (N-VA): De deadline van de vorige minister was 31 december 2016. Ik kijk uit

Pourquoi n'y a-t-il pas d'accord commercial relatif au Treski? Quelles options la SNCB envisage-t-elle pour les années à venir?

**13.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le modèle d'exploitation du Treski se basait lors de la dernière saison sur le principe du charter, la SNCB louant son matériel à Railpromo, qui prenait le risque commercial. La SNCB a acheté un contingent fixe de places sur les trains. La dernière saison a été rentable pour la SNCB.

Aucun accord commercial n'a été signé cette année pour faire circuler un train de ski Treski étant donné que Railpromo demandait à la SNCB de garantir l'achat de 15 % de places en plus à un prix plus élevé. La société exigeait également que cet achat fixe ait lieu durant les périodes creuses. Il a donc été décidé de ne pas collaborer avec cette entreprise durant cette saison, mais cette décision n'implique pas l'abandon définitif de l'offre Treski.

*L'incident est clos.*

**14** **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 14838)**

**14.01** **Inez De Coninck** (N-VA): La société De Lijn va instaurer un service garanti les jours de grève. Des discussions sont également en cours concernant un service garanti à la SNCB. La grande majorité de la population y est favorable. Plusieurs scénarios sont sur la table mais il est apparu, dans le cadre de la concertation sociale, qu'il était impossible de trouver une solution faisant l'unanimité. Il appartient à présent au politique de décider.

Comment le ministre entend-il mettre en place un service minimum garanti? Quand présentera-t-il sa proposition? Travaille-t-il sur la base de scénarios qui ont été élaborés par les entreprises ferroviaires?

**14.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Cette question a déjà été examinée lors de la réunion du 19 octobre 2016 de la commission de l'Infrastructure. Je renvoie également à la réponse que j'ai fournie aux questions n<sup>os</sup> 13611 de Mme Lahaye-Battheu, 14412 de M. Van Hees et 14454 de Mme Grovonius.

**14.03** **Inez De Coninck** (N-VA): La date limite fixée par la ministre précédente était le 31 décembre

naar de voorstellen van de minister voor een gegarandeerde dienstverlening. Zal dat gebeuren aan de hand van een wetsontwerp of opgenomen worden in de beheersovereenkomst?

*Het incident is gesloten.*

**15** Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtszekerheid voor de nationale luchthaven" (nr. 14839)

**15.01** Inez De Coninck (N-VA): Het Brussels Gewest kondigde aan een nultolerantie in te voeren voor zijn geluidsnormen, die afwijken van de geluidsnormen van de andere regio's. Er zijn plannen voor duizenden jobs dankzij de nationale luchthaven, maar die hebben nood aan rechtszekerheid.

Erkent de minister het belang van de luchthaven voor de werkgelegenheid? Wanneer komt hij met een plan voor meer rechtszekerheid?

**15.02** Minister François Bellot (*Nederlands*): De nationale luchthaven is een belangrijke sociale en economische kern. Er zijn duizenden jobs aan verbonden en de luchthaven heeft een aanzienlijk aandeel in ons bbp. Het is bovendien een internationale toegangspoort en uitstralraam voor België en Brussel, het hart van Europa.

De zoektocht naar oplossingen voor de geluidshinder ligt volledig in het verlengde van het regeerakkoord, dat de economische ontwikkeling van de luchthaven wil ondersteunen, rekening houdend met de leefomstandigheden van de omwonenden.

**15.03** Inez De Coninck (N-VA): Het sleept al lang aan. Het is aan de politiek om beslissingen te nemen. Er moet een objectief kader komen voor de vliegroutes, want anders kan het jobs kosten.

*Het incident is gesloten.*

**16** Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-parking aan het station van Tienen" (nr. 14842)

**16.01** Inez De Coninck (N-VA): Het stadsbestuur

2016. J'attends avec intérêt les propositions du ministre pour un service minimum garanti. Le service garanti serait-il instauré sous la forme d'un projet de loi ou sera-t-il intégré dans le contrat de gestion?

*L'incident est clos.*

**15** Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité juridique pour l'aéroport national" (n° 14839)

**15.01** Inez De Coninck (N-VA): La Région de Bruxelles-Capitale a annoncé qu'elle allait instaurer la tolérance zéro pour ses normes de bruit, qui y diffèrent des normes applicables dans les autres régions. Il existe des projets qui permettront la création de milliers d'emplois grâce à l'aéroport national, mais ils requièrent un cadre offrant la sécurité juridique.

Le ministre reconnaît-il l'importance de l'aéroport pour l'emploi? Quand nous présentera-t-il un plan qui pourra apporter davantage de sécurité juridique?

**15.02** François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'aéroport national est un centre social et économique important. Des milliers d'emplois y sont liés et l'aéroport représente une part importante de notre PIB. Il constitue de plus une porte d'accès internationale et une vitrine pour la Belgique et Bruxelles, le cœur de l'Europe.

La recherche de solutions au problème des nuisances sonores se situe dans le prolongement de l'accord de gouvernement, qui entend soutenir le développement économique de l'aéroport, en tenant compte des conditions de vie des riverains.

**15.03** Inez De Coninck (N-VA): Ce dossier traîne depuis longtemps déjà. Il appartient au politique de prendre les décisions. Un cadre objectif doit être mis en place pour les routes aériennes. Dans le cas contraire, des emplois risquent de disparaître.

*L'incident est clos.*

**16** Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking SNCB de la gare de Tirlemont" (n° 14842)

**16.01** Inez De Coninck (N-VA): La ville de

van Tienen is boos op de NMBS omdat de beloofde extra parkeerplaatsen aan het station er niet zullen komen. De huidige parking heeft onvoldoende capaciteit en dat weten we al van in 2009. Na zeven jaar worden de plannen gewoon afgevoerd.

Waarom schrapt de NMBS de plannen voor die extra parkeerplaatsen aan het station van Tienen? Werd de beslissing genomen vóór of na de regeringsbeslissing om 1 miljard euro extra in het spoor te investeren? Hoe werd de beslissing aan het gemeentebestuur gecommuniceerd? Wat was de geraamde kostprijs van het project?

**16.02** Minister **François Bellot** (Nederlands): Enkele jaren geleden werd een masterplan voor Tienen uitgewerkt. Dat voorzag in de bouw van een parkeergebouw voor 1.650 wagens. Momenteel zijn er op gronden van de NMBS al ruim 1.500 plaatsen beschikbaar, een 150-tal wagens parkeert op de toegangswegen. Gezien de kostprijs van een dergelijk groot parkeergebouw zowel op het vlak van de investeringen als op het vlak van exploitatie, zoekt de NMBS naar alternatieven binnen haar financiële mogelijkheden.

Zowel de invoering van betaald parkeren als de gelijkvloerse uitbreiding en de optimalisatie van de bestaande parking worden onderzocht. De ramingen daarover moeten nog opgemaakt worden in overleg met de stad.

**16.03** **Inez De Coninck** (N-VA): De minister geeft een verontrustend antwoord. Vanaf 7.45 uur raken mensen hun auto niet meer kwijt in de buurt van het station. Misschien kan de heropening van de halte in Kumtich de mobiliteitsstroom verdelen.

*Het incident is gesloten.*

**17** **Vraag van mevrouw Meryame Kitir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de intrekking van een luchthavenidentificatiebadge" (nr. 14890)**

**17.01** **Meryame Kitir** (sp.a): Werknemers op een luchthaven hebben identificatiebadge nodig, die geldig is voor vijf jaar, maar die kan worden ingetrokken.

Tirlemont est en colère contre la SNCB parce que les places de stationnement supplémentaires qui avaient été promises ne verront finalement pas le jour. Le parking actuel a une capacité insuffisante et nous le savons depuis 2009 déjà. Après 7 ans, les projets sont tout simplement abandonnés.

Pourquoi la SNCB renonce-t-elle à ses projets concernant l'aménagement de places de stationnement supplémentaires aux abords de la gare de Tirlemont? Cette décision a-t-elle été prise avant ou après la décision du gouvernement d'investir 1 milliard d'euros supplémentaire dans le rail? Comment la décision a-t-elle été communiquée à l'administration communale? Quel était le coût estimé de ce projet?

**16.02** **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Un masterplan avait été élaboré il y a quelques années pour la ville de Tirlemont. Ce plan prévoyait la construction d'un parking sous la forme d'un bâtiment qui pourrait accueillir 1 650 véhicules. Actuellement, sur les terrains de la SNCB, plus de 1 500 places de stationnement sont déjà disponibles et quelque 150 voitures se garent le long des routes d'accès à la gare. Vu le coût d'un bâtiment d'une telle ampleur, tant sur le plan des investissements que de l'exploitation, la SNCB est à la recherche d'alternatives dans les limites de ses possibilités financières.

Tant l'instauration du stationnement payant que l'extension au niveau zéro, ainsi que l'optimisation du parking existant sont actuellement à l'étude. Les estimations à cet égard doivent encore être effectuées, en concertation avec la ville.

**16.03** **Inez De Coninck** (N-VA): La réponse du ministre n'est guère rassurante. À partir de 7 h 45, on ne trouve plus de place de stationnement aux alentours de la gare. Peut-être une réouverture de l'arrêt à Kumtich permettrait-elle de répartir le flux de voyageurs.

*L'incident est clos.*

**17** **Question de Mme Meryame Kitir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences du retrait du badge d'identification aéroportuaire" (n° 14890)**

**17.01** **Meryame Kitir** (sp.a): Le personnel d'un aéroport doit être en possession d'un badge valable pour une durée de cinq ans mais qui peut être retiré.



Geldt een intrekking van een badge voor één luchthaven of voor alle luchthavens waar een bepaalde persoon is tewerkgesteld? Is het mogelijk dat een intrekking enkel wordt toegepast voor een van de luchthavens, maar de persoon wel gewoon kan blijven werken in een andere luchthaven? Welke procedure bestaat er om dit te vermijden?

**17.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het veiligheidsadvies van de Nationale Veiligheidsoverheid geldt voor alle badges die toegang verlenen tot zones die om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zijn.

Men dient hierbij steeds te worden onderworpen aan een veiligheidsverificatie. De NVO linkt haar negatief veiligheidsadvies aan een welbepaalde luchthaven en aan bepaalde werkgevers. Indien een persoon een badge aanvraagt voor verschillende luchthavens, maar verspreid in de tijd, dan worden deze aanvragen apart behandeld. Het veiligheidsadvies kan steeds worden herzien indien er nieuwe elementen zijn tussen twee aanvragen.

Het DGLV is vragende partij om in het kader van het lopende informatiseringsproject binnen de NVO dergelijke negatieve veiligheidsadviezen een ruimere draagwijdte te geven en ze te laten gelden voor alle luchthavens.

**17.03** **Meryame Kitir** (sp.a): Als iemand die een badge heeft, een negatief advies krijgt voor Zaventem, blijft zijn badge dan wel geldig voor de luchthaven van Charleroi?

**17.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Er is nu een onderzoek aan de gang om dat te bekijken.

*Het incident is gesloten.*

### **18** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van jobs bij de NMBS" (nr. 14861)
- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de personeelsinkrimping bij de NMBS" (nr. 14893)

**18.01** **Karine Lalieux** (PS): Het nieuwe ondernemingsplan van de NMBS bepaalt dat de personeelsbezetting met 300 fte's meer dan gepland zal worden verminderd.

Le retrait d'un badge vaut-il pour un aéroport en particulier ou pour l'ensemble des aéroports où travaille le détenteur du badge? Est-il envisageable qu'un retrait ne soit appliqué que par un seul aéroport mais que la personne concernée puisse continuer à travailler dans un autre aéroport? Quelle procédure permet d'éviter pareille situation?

**17.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'avis de sécurité de l'Autorité nationale de sécurité vaut pour tous les badges donnant accès aux zones dont l'accès est limité pour des raisons de sécurité.

À cet égard, le personnel concerné doit toujours être soumis à une vérification de sécurité. L'ANS lie son avis de sécurité négatif à un aéroport en particulier et à certains employeurs. Si une personne demande un badge pour plusieurs aéroports, avec une répartition des demandes dans le temps, ces demandes sont traitées séparément. L'avis de sécurité peut être revu en tout temps si de nouveaux éléments interviennent entre deux demandes.

Dans le cadre du projet d'informatisation qui est en cours à l'ANS, la DGTA est demandeuse de conférer à de tels avis de sécurité négatifs une portée plus large et d'étendre leur application à l'ensemble des aéroports.

**17.03** **Meryame Kitir** (sp.a): Si le détenteur d'un badge fait l'objet d'un avis négatif pour Zaventem, son badge reste-t-il bien valable pour l'aéroport de Charleroi?

**17.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Une enquête est actuellement en cours pour examiner cet aspect.

*L'incident est clos.*

### **18** **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression d'emplois à la SNCB" (n° 14861)
- Mme **Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution des effectifs de la SNCB" (n° 14893)

**18.01** **Karine Lalieux** (PS): Le nouveau plan d'entreprise de la SNCB prévoit une diminution des effectifs supérieure à ce qui était prévu à hauteur de 300 agents ETP.

Waarom heeft de NMBS die beslissing genomen? Welke functies zullen er worden getroffen? Komen er ontslagen of rekent men op vrijwillig vertrek en de niet-vervanging van gepensioneerden?

Pourquoi la SNCB a-t-elle pris cette décision? Quelles fonctions seront-elles touchées? Y aura-t-il des licenciements ou table-t-on sur les départs volontaires et le non-renouvellement des départs à la retraite?

Staat die inkrimping van het personeelsbestand niet haaks op het streven om het aanbod en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren? Betekent een en ander dat de NMBS zich massaal uit de landelijke gebieden terugtrekt en inzet op automatisering, waardoor de adviserende rol van het spoorwegpersoneel verloren gaat?

La diminution des effectifs n'est-elle pas en contradiction avec la volonté d'augmenter l'offre et la qualité des services? Doit-on y voir l'abandon massif des zones rurales ainsi que l'automatisation accrue au détriment du rôle de conseil des agents de la SNCB?

**18.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik zal een antwoord geven op twee samengevoegde vragen.

**18.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je réponds à deux questions qui étaient jointes.

De **voorzitter**: De heer Geerts is verontschuldigd.

La **présidente**: M. Geerts est excusé.

**18.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS laat mij weten dat de verdere afslanking van het personeel vooral bij het niet-operationeel personeel zal gebeuren, dus bij de administratie, de boekhouding, de juridische en ondersteunende diensten.

**18.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB me fait savoir que la réduction plus avant du personnel concernera principalement le personnel non opérationnel, c'est-à-dire l'administration, la comptabilité et les services juridiques et d'appui.

(*Frans*) De NMBS zal de productiviteit van het personeel verhogen door meer in te zetten op informatisering en digitalisering. Alle nodige maatregelen zullen worden genomen om de impact op de dienstverlening aan de reizigers te beperken.

(*En français*) La SNCB va accroître la productivité du personnel en ayant recours à l'informatisation et à la numérisation. Toutes les mesures seront prises pour limiter l'impact sur le service à la clientèle.

(*Nederlands*) Door de digitalisering daalde de verkoop aan het loket van 65% in oktober 2013 naar 46% in september 2016.

(*En néerlandais*) À la suite de la numérisation, les ventes aux guichets ont diminué et sont passées de 65 % en octobre 2013 à 46 % en septembre 2016.

(*Frans*) Eind 2017 zullen tal van spoor mannen aan de voorwaarden voor een pensioenaanvraag voldoen. Door de problemen bij de aanwerving van Nederlandstalig personeel en de pensioneringen is het moeilijk om het aantal aanwervingen in te schatten.

(*En français*) Fin 2017, de nombreux agents satisferont aux conditions de demande de pension. Les problèmes de recrutement d'agents néerlandophones et les départs à la pension rendent difficile l'estimation des recrutements.

(*Nederlands*) Het sociaal overleg zal daarmee rekening moeten houden. Bij het opstellen van het ondernemingsplan en het beheerscontract van de NMBS en Infrabel zal de toekomstige tewerkstellingsgraad verder worden uitgewerkt en zal over aanwervingen moeten worden overlegd.

(*En néerlandais*) La concertation sociale devra prendre cet aspect en compte. Le futur taux d'emploi sera défini plus avant dans le cadre de l'établissement du nouveau plan d'entreprise et du contrat de gestion de la SNCB et d'Infrabel et les nouveaux recrutements devront faire l'objet d'une concertation.

In de pers stond op 3 november dat de NMBS haar personeel zou verminderen tot 16.955 voltijdse equivalenten. Dat cijfer klopt niet want het houdt geen rekening met 200 extra operationele medewerkers en 100 bijkomende Securailagenten. Tegen 1 januari 2017 gaat het om 17.250 VTE's,

Nous avons pu lire dans la presse le 3 novembre dernier que la SNCB réduirait son personnel à 16.955 équivalents temps plein. Ce chiffre est inexact car il ne tient pas compte de 200 collaborateurs supplémentaires ni de 100 agents supplémentaires pour Securail. D'ici à

wat iets meer is dan in het oorspronkelijke bedrijfsplan.

**18.04 Karine Lalieux (PS):** In het kader van mondelinge vragen is het niet mogelijk om dieper in te gaan op de onderwerpen. Wij hebben gevraagd dat er een gedachtewisseling zou plaatsvinden over het vervoersplan en het bedrijfsplan, maar dat werd door de meerderheid geweigerd. U zou aan de meerderheidsfracties moeten zeggen dat zij daarmee moeten instemmen, omdat men op die manier een duidelijker en globaler zicht op de zaken zou krijgen.

Men discussieert over cijfers, maar het zijn de officiële cijfers in het ondernemingsplan van de NMBS.

Ik stel vast dat er tot 2020 geen jobs van loketbediende zullen verdwijnen.

Ik betreur de globale besparingen die de regering de NMBS oplegt, met besnoeiingen van het personeelsbestand tot gevolg.

*Het incident is gesloten.*

**19 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 14897)**

**19.01 Veli Yüksel (CD&V):** De raad van bestuur van de NMBS heeft in het kader van het nieuwe vervoersplan enkele beslissingen goedgekeurd. Dat nieuwe vervoersplan, met de codenaam Angelic (Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi), focust op de realisatie van stedelijke voorstadsnetten.

Werden er beslissingen genomen over het Gentse voorstadsnet? Wat is de timing? Welke bijkomende dienstverlening komt er? Worden er oude stopplaatsen heropend? Zal er een verminderde dienstverlening komen voor bepaalde verbindingen? Zal spoorlijn 204 Gent-Zelzate worden heropend voor reizigersvervoer?

**19.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De NMBS vindt het te vroeg om hierover al te communiceren. Het nieuwe vervoersplan zal, na goedkeuring door de raad van bestuur in december 2016, worden voorgelegd aan de ministerraad in februari 2017 en zal in werking treden in december 2017.

janvier 2017, 17 250 ETP sont prévus, soit un peu plus que le nombre cité dans le plan d'entreprise initial.

**18.04 Karine Lalieux (PS):** Les questions ne permettent pas d'approfondir les sujets. Nous avons demandé un échange de vues sur le plan de transport et le plan d'entreprise, qui a été refusé par la majorité. Vous devriez dire à la majorité de l'accepter, cela permettrait d'avoir une vision globale plus claire.

J'entends discuter de chiffres alors qu'ils ont été officiellement exposés par la SNCB dans le plan d'entreprise.

Je constate que, jusqu'en 2020, les guichetiers ne seront pas source de diminution de l'emploi.

Je déplore les économies globales imposées par le gouvernement à la SNCB qui débouchent sur des coupes sombres au niveau de l'emploi.

*L'incident est clos.*

**19 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 14897)**

**19.01 Veli Yüksel (CD&V):** Dans le cadre du nouveau plan de transport, le conseil d'administration de la SNCB a pris une série de décisions. Ce nouveau plan de transport, dont le nom de code est Angelic (Anvers, Gand, Liège, Charleroi), se concentre sur la réalisation des nouveaux réseaux suburbains.

Des décisions ont-elles déjà été prises concernant le nouveau réseau suburbain gantois? Quel est le calendrier? Quels services supplémentaires seront offerts? D'anciens arrêts seront-ils remis en service? Le service sera-t-il réduit pour certaines liaisons? La ligne ferroviaire Gand-Zelzate sera-t-elle remise en service pour le transport de voyageurs?

**19.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** La SNCB estime que toute communication à ce sujet serait prématurée. Après son approbation par le conseil d'administration en décembre 2016, le nouveau plan de transport sera soumis au Conseil des ministres en février 2017 et entrera en vigueur en décembre 2017.

De NMBS heeft de potentiële meerwaarde van de heropening van lijn 204 bestudeerd. De infrastructuur moet echter worden opgewaardeerd, waarvoor onder meer middelen moeten worden vastgelegd in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel. Dat is onmogelijk te realiseren voor de lancering van het nieuwe vervoersplan.

**19.03 Veli Yüksel (CD&V):** Het is jammer dat lijn 204 niet in het nieuwe vervoersplan is opgenomen. Met enkele kleine aanpassingen en een beetje goede wil is een heropening realiseerbaar. De Gentse havengemeenschap snakt er naar.

**19.04 Minister François Bellot (Frans):** Het vervoersplan van vandaag is gebaseerd op de infrastructuur van vandaag. Als er een nieuwe lijn moet worden geopend op basis van een lijn die op het stuk van infrastructuur niet in orde is, dan zal het infrastructuurplan van vandaag als voorbereiding dienen voor het vervoersplan van 2020.

De **voorzitter:** Ik zal geen debat over deze aangelegenheid toestaan aangezien dat vanmorgen werd geweigerd.

**19.05 Veli Yüksel (CD&V):** Ik begrijp dat er ten vroegste in 2017 sprake van kan zijn. Ik hoop alvast dat de nodige stappen nog in deze regeerperiode worden gezet.

*Het incident is gesloten.*

**20 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 14892)**

**20.01 Inez De Coninck (N-VA):** De regering wil dat eind 2018 sociale verkiezingen worden gehouden bij de spoorwegen. De spoorbonden zijn tegen omdat ze vrezen dat ze aan macht zullen inboeten. De vakbonden kregen zelf inspraak om een regeling voor sociale verkiezingen uit te werken, met als deadline eind dit jaar.

Hoe zal de minister reageren als de bonden die deadline niet respecteren? Hoe kan worden gegarandeerd dat de sociale verkiezingen eind 2018 daadwerkelijk plaatsvinden?

**20.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Vanaf

La SNCB a étudié la plus-value potentielle de la remise en service de la ligne 204. L'infrastructure doit toutefois être revalorisée et le nouveau plan d'investissement pluriannuel, notamment, doit prévoir des moyens supplémentaires à cet effet, ce qui ne pourra être réalisé avant le lancement du nouveau plan de transport.

**19.03 Veli Yüksel (CD&V):** Il est regrettable que la ligne 204 ne soit pas reprise dans le nouveau plan de transport. Moyennant quelques aménagements et avec un peu de bonne volonté, une remise en service serait réalisable. La Gentse havengemeenschap appelle cette remise en service de ses vœux.

**19.04 François Bellot, ministre (en français):** Le plan de transport d'aujourd'hui se fait sur base des infrastructures d'aujourd'hui. S'il faut ouvrir une nouvelle ligne sur base d'une ligne qui n'est pas en ordre sur le plan de l'infrastructure, ce sera le plan d'infrastructure d'aujourd'hui qui va préparer le plan de transport dans quatre ans.

La **présidente:** Je ne vais pas accepter un débat sur ce sujet ici car cela a été refusé ce matin.

**19.05 Veli Yüksel (CD&V):** Je comprends qu'il ne pourra en être question qu'en 2017 au plus tôt. J'espère en tout cas que les initiatives nécessaires seront encore prises sous la présente législature.

*L'incident est clos.*

**20 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les élections sociales à la SNCB" (n° 14892)**

**20.01 Inez De Coninck (N-VA):** Le gouvernement entend que des élections sociales soient organisées aux chemins de fer fin 2018. Les syndicats du rail sont opposés à ces élections parce qu'ils craignent de perdre une partie de leur influence. Les syndicats ont été invités à participer aux décisions concernant l'organisation de ces élections sociales, avec un délai jusqu'à la fin de cette année.

Quelle sera la réaction du ministre si les syndicats ne respectent pas ce délai? Comment peut-on garantir que des élections sociales seront effectivement organisées fin 2018?

**20.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):**

de publicatie van de wet van 3 augustus 2016 worden taskforcevergaderingen georganiseerd met de bonden om de sociale verkiezingen voor te bereiden. Die vergaderingen verlopen constructief. Het doel is om uiterlijk eind 2018 de verkiezingen te kunnen organiseren.

**20.03 Inez De Coninck (N-VA):** Ik hoop dat de minister dit goed opvolgt en het niet zo'n verhaal wordt als dat van de gegarandeerde dienstverlening.

*Het incident is gesloten.*

**21 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sancties tegen de aannemer die in gebreke is gebleven bij spoorinfrastructuurwerken op de spoorlijn L125" (nr. 14895)**

**21.01 Wouter Raskin (N-VA):** Er werden sancties opgelegd aan de aannemer die spoorinfrastructuurwerken moest uitvoeren op de lijn 125 Namen-Luik, waar begin juni een treinongeval plaatsvond. In 2014 werd voor de werken een openbare aanbesteding uitgeschreven, maar zes maanden na de gunning waren de werken nog niet opgestart.

Klopt het dat de aannemer gedurende een bepaalde periode niet meer mag meedingen naar overheidsopdrachten? Wie heeft dat beslist? Hoe lang wordt de aannemer uitgesloten? Gaat het over alle overheidsopdrachten? Klopt het dat Infrabel nooit eerder gebruik maakte van deze sanctie?

**21.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Op 4 maart 2016 besliste Infrabel eenzijdig de opdracht te verbreken en om de aannemer tijdelijk uit te sluiten tot deelname aan aanbestedingen uitgeschreven door Infrabel.

De aannemer contesteerde de beslissing. Op 10 juni 2016 werd een dading met de aannemer overeengekomen tot een onmiddellijke stopzetting van de opdracht, het engagement van de aannemer niet deel te nemen aan aanbestedingen van Infrabel tot en met 15 augustus 2016 en niet deel te nemen aan de aanbesteding van de stopgezette opdracht, en tot de betaling van een schadevergoeding. Deze dading kan niet meer worden betwist. Een dergelijke sanctie werd nog nooit toegepast door Infrabel.

Depuis la publication de la loi le 3 août 2016, des réunions de taskforce sont organisées avec les syndicats en vue de la préparation des élections sociales. Ces réunions se déroulent dans un climat constructif. L'objectif est de pouvoir organiser ces élections au plus tard fin 2018.

**20.03 Inez De Coninck (N-VA):** J'espère que ministre suit cette affaire de près et qu'un scénario comme celui que nous avons connu pour le service garanti ne se reproduira pas.

*L'incident est clos.*

**21 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sanctions prises contre l'entrepreneur en défaut dans le cadre de travaux d'infrastructure ferroviaire sur la ligne L125" (n° 14895)**

**21.01 Wouter Raskin (N-VA):** Des sanctions ont été imposées à l'entrepreneur qui devait réaliser les travaux à l'infrastructure ferroviaire sur la ligne 125 Namur-Liège, où s'est produit un accident de train. Une adjudication publique pour ces travaux avait été lancée en 2014 mais six mois après l'attribution du marché, les travaux n'avaient toujours pas démarré.

Est-il exact que l'entrepreneur s'est vu interdire de participer pendant une certaine période aux adjudications publiques? Par qui cette décision a-t-elle été prise? Combien de temps cette interdiction sera-t-elle d'application? Porte-t-elle sur l'ensemble des appels d'offres? Est-il exact que c'est la première fois qu'Infrabel recourt à cette sanction?

**21.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Infrabel a décidé le 4 mars 2016 de la rupture unilatérale du marché et de l'exclusion temporaire de l'entrepreneur de toutes les adjudications lancées par elle.

L'entrepreneur a contesté la décision. Le 10 juin 2016, une transaction a été conclue avec l'entrepreneur. Elle prévoit la cessation immédiate du marché, l'engagement de l'entrepreneur de ne plus participer aux adjudications d'Infrabel jusqu'au 15 août 2016 et à l'adjudication du marché auquel il a été mis fin, ainsi que le versement d'une indemnité. Cette transaction ne peut plus être contestée. Une telle sanction n'avait encore jamais été appliquée par Infrabel.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**22** **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het vervoersplan 2017 bij de NMBS" (nr. 14883)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 14891)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan van de NMBS als negatieve voorafbeelding van het meerjareninvesteringsplan" (nr. 14888)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ECMM en de stand van zaken van het vervoersplan 2017" (nr. 14896)

**22** **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du plan de transport 2017 de la SNCB" (n° 14883)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 14891)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport de la SNCB en tant que préfiguration négative du plan pluriannuel d'investissement" (n° 14888)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le CEMM et l'état d'avancement du plan de transport 2017" (n° 14896)

**22.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Vlaams minister Weyts is niet van plan om het nieuwe vervoersplan voor 2017 van de NMBS goed te keuren. Hij wil eerst duidelijkheid over de komende meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel. Hij is er vooral niet over te spreken dat het vervoersplan expliciet vermeldt dat er geen exploitatie gepland is voor onder meer drie Limburgse spoorlijnen die Vlaanderen als prioritair bestempelt.

**22.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Le ministre flamand Weyts n'a pas l'intention d'approuver le nouveau plan de transport 2017 de la SNCB. Il réclame d'abord des clarifications concernant les futurs plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel. Il est très mécontent du fait que le plan de transport indique expressément que l'exploitation notamment de trois lignes ferroviaires limbourgeoises, considérées comme prioritaires par la Flandre, n'est pas prévue.

Hoe verhoudt het vervoersplan zich tot de meerjareninvesteringsplannen? Wat is de stand van zaken vandaag? In welke mate is het vervoersplan een voorafname op de meerjareninvesteringsplannen?

Comment le plan de transport se positionne-t-il par rapport aux plans d'investissement pluriannuels? Quelle est la situation aujourd'hui? Dans quelle mesure le plan de transport anticipe-t-il les plans d'investissement pluriannuels?

**22.02** **Inez De Coninck** (N-VA): Wat was het resultaat van de vergadering van gisteren betreffende het vervoersplan van de NMBS van het executief comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM)? Vlaams minister Weyts koppelt het vervoersplan en het meerjareninvesteringsplan. Dit zou ook beslist zijn door het ECMM. Hoe reageert de minister op de bezorgdheden van Vlaams minister Weyts?

**22.02** **Inez De Coninck** (N-VA): Quel est le résultat de la réunion d'hier du comité exécutif des ministres de la Mobilité concernant le plan de transport de la SNCB? Le ministre flamand Weyts établit un lien entre le plan de transport et le plan d'investissement pluriannuel. Une décision en ce sens aurait également été prise par le CEMM. Quelle est l'attitude du ministre face aux préoccupations exprimées par le ministre flamand Weyts?

**22.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is echt een doorbraak dat de raad van bestuur van de NMBS in het nieuwe vervoersplan 63 plannen heeft goedgekeurd om het treinaanbod te verbeteren. Er komt een ernstige toename van het aantal treinkilometers. Voorlopig zullen geen nieuwe

**22.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): L'approbation par le conseil d'administration de la SNCB du nouveau plan de transport 63 tendant à une amélioration de l'offre ferroviaire constitue une véritable percée. Le nombre de kilomètres accomplis par les trains augmentera sensiblement.

spoorlijnen worden opgenomen in het vervoersplan. Daarvoor moeten eerst beslissingen worden genomen in het investeringsplan, waarna de infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd. Ik betreur dat Vlaams minister Weyts het vervoersplan afbreekt. De vraag naar exploitatie op de lijnen 15, 18 en 20 is echter wel terecht.

Kan de minister de beslissingen in grote lijnen toelichten? Werden ze met de minister besproken? Zijn ze in lijn met het toekomstige investeringsplan en de toekomstige beheerscontracten? Wat is de verdere timing van het vervoersplan 2017? Wat is de stand van zaken van het investeringsplan? Zal het aangekondigde 1 miljard euro extra investeringen in de spoorwegen worden geïncorporeerd in het investeringsplan? Waarvoor zal het budget precies dienen?

De elektrificatie van Mol-Hamont en Mol-Hasselt genereert kosten voor Infrabel, maar ook inkomsten en extra minderkosten voor de NMBS. Zal men die twee zaken naast elkaar leggen wanneer de knopen voor het investeringsplan worden doorgehakt?

**22.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS is van plan het vervoersplan elke drie jaar aan te passen, om tegemoet te komen aan de veranderende behoeften van de klant en om rekening te kunnen houden met de werken op het spoornetwerk. De uitwerking van het nieuwe beheerscontract en de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel stoelt op vier grote principes: meer reizigers aantrekken, de capaciteit van de treinen verhogen, het gebruik van het bestaande netwerk optimaliseren en de capaciteit van het net verruimen.

Het vervoersplan 2017 beoogt een optimalisatie van het gebruik van de bestaande spoorweginfrastructuur, onder meer rekening houdend met de indienstneming van de Schuman-Josaphattunnel. De aanpassing van de dienstregeling kwam er na een uitgebreide consultatieronde met de belanghebbenden en de regionale vervoerspartners.

Het is de eerste keer dat de NMBS al zo vroeg in het proces de belanghebbenden raadpleegt en daar zoveel energie in steekt. Zo werd al diverse keren vergaderd met de reizigersvereniging, de regionale vervoersmaatschappijen en de verschillende

Pour l'instant, le plan de transport ne prévoira pas de nouvelles lignes. La mise en service de nouvelles lignes requiert d'abord que des décisions soient prises dans le cadre du plan d'investissement, à la suite de quoi les travaux d'infrastructure pourront être mis en œuvre. Je regrette les critiques virulentes formulées par le ministre flamand Weyts concernant le plan de transport. Sa demande concernant l'exploitation des lignes 15, 18 et 20 est toutefois justifiée.

Le ministre peut-il exposer les décisions dans les grandes lignes? Celles-ci ont-elles fait l'objet de discussions avec lui? Se situent-elles dans la ligne du futur plan d'investissement et des futurs contrats de gestion? Quel est le calendrier pour le plan de transport 2017? Quel est l'état d'avancement du plan d'investissement? La somme annoncée de 1 milliard d'euros supplémentaires en investissements pour le rail sera-t-il incorporée dans le plan d'investissement? À quoi précisément le budget servira-t-il?

L'électrification du Mol-Hamont et de Mol-Hasselt génère des coûts pour Infrabel mais aussi des recettes et une réduction des coûts pour la SNCB. Ces aspects seront-ils tous deux pris en considération lorsqu'il s'agira de prendre les décisions définitives pour le plan d'investissement?

**22.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a l'intention d'adapter le plan de transport tous les trois ans pour rencontrer les besoins changeants de la clientèle et tenir compte des travaux sur le réseau ferroviaire. L'élaboration du nouveau contrat de gestion et des plans d'investissement pluriannuels de la SNCB et d'Infrabel repose sur quatre grands principes: attirer davantage de voyageurs, renforcer la capacité des trains, optimiser l'utilisation du réseau existant et élargir la capacité de ce dernier.

Le plan de transport 2017 tend à une optimisation de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire existante, compte tenu notamment de la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat. L'adaptation des horaires est intervenue après un large tour de consultation avec les parties concernées et les sociétés de transport régionales.

C'est la première fois que la SNCB consulte à un stade aussi prématuré du processus et investit autant d'énergie dans cette consultation. Ainsi, plusieurs réunions avec l'association des voyageurs, les sociétés de transport régionales et

Gewesten. Ook de burgemeesters en de lokale en regionale politieke verantwoordelijken werden door de NMBS geconsulteerd.

Die consultatieronde leverde 129 voorstellen op, waarvan 29 technisch niet haalbaar bleken tegen 2020. Van de 100 resterende voorstellen blijven er na een haalbaarheidsanalyse 63 over. De voorstellen monden uit in een reeks verbeteringen aan en uitbreidingen van het bestaande vervoersplan. De ministers van Mobiliteit waarden het overlegproces en de transparantie van de NMBS.

Aan bepaalde vragen van de Gewesten kon niet worden tegemoet gekomen om technische en/of budgettaire redenen of wegens een gebrek aan potentieel van nieuwe reizigers.

Op 28 oktober heeft de raad van bestuur van de NMBS de krachtlijnen goedgekeurd van het vervoersplan dat in december 2017 wordt ingevoerd. Het plan beoogt een uitbreiding van het aanbod en een verbetering van de dienstverlening. Na de validatie van de technische haalbaarheid wordt het plan in een concrete dienstregeling gegoten die eind dit jaar finaal wordt goedgekeurd.

Het nieuwe vervoersplan behelst een verbetering van het S-aanbod voor de verbindingen naar Brussel vanuit Vlaanderen en Wallonië, en de verbindingen rond Antwerpen. Tegen december 2017 komt er een verbetering van het hele aanbod met 5% over het hele land.

Volgens de NMBS zijn er aanzienlijke investeringen nodig in de spoorweginfrastructuur en deze kunnen niet voor 2020 worden gerealiseerd. Het zou voor problemen zorgen als daar geen rekening mee wordt gehouden.

Een nieuw vervoersplan is het resultaat van de investeringen van de jaren daarvoor. De nieuwe investeringsplannen die tot nieuwe infrastructuur zullen leiden, zullen op hun beurt weer bijdragen aan het volgende transportplan. Die logica kan men niet omdraaien.

Er is nog geen definitief standpunt over de wenselijkheid van de investeringen. Het debat zal in de investeringscel worden gevoerd zodra Infrabel haar officiële voorstel van meerjareninvesteringsplan heeft meegedeeld. De NMBS kan pas een vervoersplan maken als de nieuwe infrastructuur bekend en operationeel is.

les différentes Régions ont déjà été organisées. Les bourgmestres et les responsables locaux et régionaux ont également été consultés par la SNCB.

Ce tour de consultation a donné lieu à 129 propositions dont 29 ont été jugées non réalisables sur le plan technique d'ici à 2020. Sur les 100 propositions restantes, il en reste 63 après une analyse de leur faisabilité. Les propositions débouchent sur une série d'améliorations et d'extensions du plan de transport existant. Les ministres de la Mobilité apprécient le processus de concertation mis en place par la SNCB ainsi que la transparence dont elle fait preuve.

Certaines demandes des Régions n'ont pu être rencontrées pour des raisons techniques et/ou budgétaires ou en raison d'un potentiel insuffisant de nouveaux voyageurs.

Le 28 octobre dernier, le conseil d'administration de la SNCB a approuvé les lignes directrices du plan de transport que sera mis en œuvre en décembre 2017. Le plan vise une extension de l'offre et une amélioration du service. Après la validation de sa faisabilité technique, le plan sera coulé dans un horaire concret qui sera approuvé à la fin de cette année.

Le nouveau plan de transport comporte une amélioration de l'offre S des liaisons vers Bruxelles au départ de la Flandre et de la Wallonie et des liaisons autour d'Anvers. D'ici décembre 2017, l'ensemble de l'offre sera renforcée de 5 % sur l'ensemble du pays.

Selon la SNCB, des investissements considérables dans l'infrastructure ferroviaire seront nécessaires et ces investissements ne pourront être réalisés avant 2020. Ne pas tenir compte de cette réalité créerait des problèmes.

Un nouveau plan de transport est la résultante des investissements effectués au cours des années précédentes. Les nouveaux plans d'investissement qui déboucheront sur la nouvelle infrastructure contribueront à leur tour au prochain plan de transport. Cette logique ne peut être inversée.

Aucun point de vue définitif n'a encore été arrêté concernant l'opportunité des investissements. Ce débat sera mené au sein de la cellule investissements dès qu'Infrabel aura communiqué sa proposition officielle pour le plan d'investissement pluriannuel. La SNCB ne pourra établir un nouveau plan de transport que lorsque la nouvelle infrastructure sera connue et



De vragen over investeringen in de spoorweginfrastructuur werden onderzocht in de technische investeringscel zonder rekening te houden met de beschikbare budgetten. Die analyse zal in de strategische cel moeten gebeuren als we de officiële versie van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en de NMBS hebben. De eindbeslissing zal in december 2016 worden genomen.

De concrete realisatie van het vervoersplan hangt hoe dan ook af van de beschikbaarheid van de rijpaden en andere technische elementen. De NMBS zal haar plannen uiteraard toetsen aan de mogelijkheden die Infrabel kan bieden. Na de goedkeuring van de uiteindelijke dienstregeling door de raad van bestuur en door de politieke overheid, zal in het voorjaar van 2017 teruggekoppeld worden naar de belanghebbenden via roadshows.

**22.05 Wouter Raskin (N-VA):** De minister baseert zich op de huidige lijnen en laat de mogelijkheid open de vervoersplannen aan te passen als er iets wijzigt op de lijnen. In mijn vraag vernoemde ik Vlaamse spoorprioriteiten, grotendeels Limburgse spoorprioriteiten. Mag ik concluderen dat het feit dat die prioriteiten vandaag niet in het vervoersplan zitten, niet betekent dat ze niet alsnog in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel kunnen worden opgenomen?

**22.06 Minister François Bellot (Nederlands):** De Gewesten moeten mij hun prioriteiten nog meedelen.

**22.07 Wouter Raskin (N-VA):** Minister Weyts blijft pal achter die Limburgse lijnen staan. Het is goed dat er overleg is in het ECMM. Ik hoop dat de minister echt luistert naar de verzuchtingen van de Gewesten.

**22.08 Inez De Coninck (N-VA):** Ik heb vernomen dat op 30 september in het overlegorgaan van de diverse ministers werd besloten om al de strategische dossiers van het spoor in een pakket te bundelen. De NMBS heeft echter haar vervoersplan goedgekeurd zonder dat er een beslissing is over die andere strategische spoordossiers. Uiteraard zal Vlaanderen niet vragen om treinen te laten rijden op een plek waar geen sporen liggen. De bundeling was een afspraak en het is niet correct dat een van de partners zich daar niet aan houdt.

**22.09 Jef Van den Bergh (CD&V):** Over de

opérationnelle.

Les questions relatives aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire ont été analysées au sein de la cellule technique investissements sans qu'il ait été tenu compte des budgets disponibles. Cette analyse devra être effectuée au sein de la cellule stratégique lorsque nous disposerons de la version officielle du plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel et de la SNCB. La décision finale sera prise en décembre 2016.

La réalisation concrète du plan de transport dépend en tout état de cause de la disponibilité des sillons et d'autres éléments techniques. Les plans de la SNCB tiendront évidemment compte des possibilités qu'Infrabel peut offrir. Après l'approbation de l'horaire définitif par le conseil d'administration et les autorités politiques, les intéressés seront évidemment informés au printemps 2017 par le biais de roadshows.

**22.05 Wouter Raskin (N-VA):** Le ministre se base sur les lignes actuelles et n'exclut pas la possibilité d'adapter les plans de transport en cas de modification sur les lignes. Dans ma question, j'ai cité les priorités ferroviaires de la Flandre, qui concernent surtout le Limbourg. Puis-je conclure que le fait que ces priorités n'aient pas été aujourd'hui intégrées dans le plan de transport ne signifie pas qu'elles ne pourront l'être dans le plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel?

**22.06 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Les Régions doivent me communiquer leurs priorités.

**22.07 Wouter Raskin (N-VA):** Le ministre Weyts continue de défendre ces lignes limbourgeoises. Il est bon qu'une concertation soit organisée au sein du comité exécutif des ministres de la mobilité. J'espère que le ministre sera vraiment attentif aux aspirations des Régions.

**22.08 Inez De Coninck (N-VA):** Il me revient qu'il a été décidé le 30 septembre au sein de l'organe de concertation des différents ministres de regrouper l'ensemble des dossiers stratégiques concernant le rail. La SNCB a cependant approuvé son plan de transport sans qu'une décision soit intervenue concernant ces autres dossiers stratégiques. La Flandre ne va évidemment pas demander la mise en service de trains sur des sites qui ne sont pas équipés de rails. Le regroupement a fait l'objet d'un accord et il n'est pas correct que cet accord ne soit pas respecté par l'un des partenaires.

**22.09 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je souhaiterais

afstemming tussen vervoersplan investeringsplan heb ik nog een bedenking.

en encore vous livrer une réflexion concernant la correspondance entre le plan de transport et le plan d'investissement.

Het vervoersplan 2017-2020 moet op de beschikbare infrastructuur worden gebaseerd. Toch moeten we nadenken hoe we de twee op elkaar laten inwerken. Ontwikkelt Infrabel infrastructuur waarmee de NMBS het dan moet doen of geeft de NMBS aan waar er bijkomende infrastructuur nodig is?

Le plan de transport 2017-2020 doit être basé sur l'infrastructure disponible. Nous devons cependant réfléchir à la manière dont nous pouvons faire coïncider ces deux aspects. Infrabel développe-t-elle une infrastructure à laquelle la SNCB doit s'adapter ou la SNCB indique-t-elle l'infrastructure complémentaire dont elle a besoin.

In dat laatste geval is een langetermijnvisie nodig, waarin wordt uitgezocht wat de noden van ons spoorweginet zijn tegen 2025 of 2030 en waar we met het spoorwegaanbod naartoe willen. Daarop kunnen de investeringen worden afgestemd die door de infrastructuurbeheerder moeten worden gedaan. Dat kader moet worden uitgewerkt los van het operationele vervoersplan dat op veel kortere termijn op tafel moet liggen.

Dans ce dernier cas, une vision à long terme s'impose, dans le cadre de laquelle les besoins de notre réseau ferroviaire à l'horizon 2025 ou 2030 sont identifiés ainsi que les orientations que nous souhaitons donner à notre offre ferroviaire. Les investissements à effectuer par le gestionnaire de l'infrastructure peuvent dans ce cas être définis en fonction de cette vision à long terme. Ce cadre doit être élaboré indépendamment du plan de transport opérationnel qui doit être prêt à beaucoup plus court terme.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.40 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 16 h 40.*