

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 9 NOVEMBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 9 NOVEMBRE 2016

Après-midi

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

La réunion publique de commission est ouverte à 14.27 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

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 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): Monsieur le ministre, la SNCB a dévoilé début octobre les chiffres concernant son matériel roulant pour l'année 2015, notamment la proportion de celui-ci qui est immobilisée dans les ateliers de maintenance. On y apprend que l'âge moyen de ce matériel est supérieur de plus de 30 % à la moyenne européenne et qu'il est immobilisé en permanence pour entretien à hauteur de 17,4 %. Ce taux a déjà fortement diminué entre 2015 et 2014, ce qui est une excellente nouvelle. Cependant, il reste encore élevé et handicapé, bien entendu, la performance de la SNCB en termes de service et de ponctualité.

Pouvez-vous comparer ce chiffre de 17,4 % aux résultats des autres opérateurs ferroviaires européens? La vétusté du matériel explique-t-elle à elle seule cette différence? Les investissements en nouveau matériel déjà réalisés et à venir nous permettront-ils de rejoindre la moyenne européenne en termes d'âge moyen du matériel et ce, à quelle échéance? Le rendement des ateliers de la SNCB est-il lui aussi un facteur expliquant ce taux d'immobilisation? Est-il mesuré et pouvez-vous le comparer au rendement des autres transporteurs européens?

Des mesures ont été prises récemment au niveau du régime de travail de certains ateliers. A-t-on évalué le gain de productivité attendu? D'autres mesures seront-elles prises concernant le fonctionnement des ateliers de la SNCB?

01.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'il est difficile de comparer le taux d'immobilisation du matériel roulant entre les différents opérateurs ferroviaires, car il n'existe aucune norme convenue sur la méthode de calcul. Le taux d'immobilisation d'un véhicule peut, dès lors, s'exprimer de diverses manières.

En Belgique, le trafic ferroviaire est majoritairement réglé sur le trafic d'heure de pointe vers Bruxelles. La SNCB utilise les chiffres comptabilisant le nombre de véhicules immobilisés durant l'heure de pointe du matin. Les programmes de modernisation jouent également un rôle, car ils impliquent l'indisponibilité temporaire d'une grande partie du matériel. L'âge du matériel exerce, en effet, une influence sur la disponibilité du matériel roulant. Outre l'usure du matériel plus ancien, d'autres facteurs jouent également un rôle majeur, tel que le grand nombre de types de véhicules différents et les maladies de jeunesse du nouveau matériel.

La SNCB précise que grâce à un suivi strict, elle a nettement amélioré la disponibilité des automotrices Desiro et des locomotives T18.

Je peux vous donner un chiffre. Je sais que le taux de panne du matériel de la SNCB est en moyenne de 38 pannes par million de kilomètres. Pour les Desiro, au cours de la dernière année, c'était 10 pannes par million de kilomètres. Vous voyez qu'il y a une diminution significative en fonction de l'âge mais aussi du type d'entretien, ce qu'on appelle l'entretien prédictif.

Actuellement, les ateliers travaillent essentiellement en équipes simples et en service de jour. En planifiant des équipes multiples, la SNCB entend écourter la durée d'intervention et accroître ainsi la disponibilité de son matériel aux heures de pointe. Bien que le dernier *benchmark* visait également à obtenir une vue sur l'organisation de l'entretien, notamment en termes de durée d'intervention, de part d'entretiens non planifiés, etc., les réseaux participants ont choisi de ne pas fournir d'informations à ce propos.

Il existe effectivement d'autres mesures qui doivent mener à une meilleure disponibilité du matériel roulant, mais aussi à une fiabilité et à une productivité accrue comme, notamment, l'amélioration des méthodes de travail tant dans les ateliers de ligne que dans les ateliers centraux, la formation du personnel, des actions d'amélioration pour le nettoyage du matériel roulant, une meilleure planification des travaux d'entretien – il est notamment question de l'entretien prédictif – ou encore la construction de nouveaux ateliers et l'acquisition d'installations plus performantes.

Si vous avez l'occasion d'aller visiter les ateliers où on entretient du matériel, je vous invite à aller voir le plus récent avant de visiter le plus ancien. Vous comprendrez immédiatement qu'avec un personnel identique, les facilités d'accès au matériel avec les nouveaux ateliers, l'ergonomie, la qualité et l'environnement de travail incitent, bien entendu, à entretenir plus de matériel dans ces nouveaux ateliers.

Présidente: Karine Lalieux.

Voorzitter: Karine Lalieux.

01.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses très complètes, qui nous permettent de mieux cerner les enjeux et les différentes perspectives enthousiasmantes pour l'amélioration de la disponibilité du matériel.

Puisque Mme la présidente nous a rejoints, je ne manquerai pas de lui faire une suggestion. Nous avons eu l'occasion d'aller visiter, l'année passée, les ateliers d'Infrabel. Il serait, aujourd'hui, intéressant d'aller visiter les ateliers de la SNCB. Lors de l'organisation de nos travaux, je proposerai donc de nous y rendre un vendredi pour ne pas nuire au travail de la commission. Il serait, en tout cas, important que nous puissions nous rendre compte de la situation sur place et d'aller visiter l'atelier d'hier et l'atelier de demain, afin de voir comment le personnel peut développer ses compétences au travers d'un matériel efficace, ce pour le bien des clients du rail.

La **présidente**: La proposition est retenue, monsieur Foret.

01.04 Gilles Foret (MR): Je n'ai pas besoin de la réintroduire?

La **présidente**: Non! On peut l'inscrire à l'ordre du jour un mardi ou un mercredi. En effet, le lundi ou le vendredi, nous n'avons pas de députés. Nous mobilisons ainsi beaucoup de personnes pour peu de visiteurs. Mme De Coninck est totalement d'accord avec moi. Souvent, nous sommes très peu nombreux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le ministre, je suis heureux de vous poser la question aujourd'hui. Si je l'avais fait hier, j'aurais eu quelques petits problèmes! J'ai en effet pris le train à 09 h 09 pour arriver à Bruxelles à 11 h 45!. Dès lors, je n'ai pas pu participer à la commission prévue avec ma chère Mme Marghem. Je me suis alors demandé si ce n'était pas un coup "à la Bellot"!

02.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, je n'y suis pour rien.

02.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Vous me rassurez, mais je vous rassure à mon tour: ce n'était pas ma question.

Monsieur le ministre, la gare de Tournai est un point de passage important et stratégique pour les usagers circulant, notamment, au sein d'un espace transfrontalier incluant Lille, Tournai et Courtrai. En outre, de nombreux travailleurs, étudiants ou touristes utilisent cette gare pour emprunter les lignes Tournai-Liège ou Tournai-Bruxelles.

Bref, le flux de personnes transitant chaque jour par la gare de Tournai est important, en particulier aux heures de pointe. Il est *de facto* essentiel que les moyens humains et logistiques mobilisés pour garantir une sécurité performante des lieux le soient bel et bien, d'autant que nous sommes toujours au niveau 3 de menace terroriste. Malheureusement, je constate que les services devant se charger de la sécurité sont de plus en plus démunis. En effet, les agents de Securail sont trop peu nombreux pour effectuer des patrouilles efficaces, tandis que les agents de la police des chemins de fer ne sont plus présents à Tournai - l'antenne étant désormais située à Mons.

Monsieur le ministre, des agents de Securail vont-ils être engagés dans le Hainaut, en particulier pour la gare de Tournai, afin d'y effectuer plus de rondes en plus grand nombre? La police des chemins de fer sera-t-elle à nouveau présente en gare de Tournai pour couvrir de manière efficace la zone allant de cette dernière à Mouscron? Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

02.04 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, la SNCB m'informe que la sécurité en gare de Tournai reste bien entendu une priorité, comme dans toutes les gares au demeurant.

En ce qui concerne le personnel de Securail, le cadre actuel est de huit agents, dont les prestations se déroulent de 06 h 00 à 14 h 00 et de 14 h 00 à 22 h 00 avec deux agents de sécurité. Vous avez eu raison d'indiquer que des départs ont eu lieu. À la suite de départs à la retraite et de mutations, la brigade de Securail de Tournai s'est trouvée réduite à cinq agents ces derniers mois.

Cependant, un agent a été muté au 1^{er} octobre 2016 et deux autres sont venus renforcer la brigade de Tournai, le 1^{er} novembre 2016. Ainsi l'effectif sera complet de nouveau.

En ce qui concerne la police des chemins de fer, je vous invite à poser la question au ministre de l'Intérieur.

02.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci pour votre réponse, monsieur le ministre. Notez que quand j'avais déposé ma question, il y a quelques semaines, tout ceci n'était pas encore d'actualité. Il serait effectivement bien de s'assurer que les huit agents sont toujours présents.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Madame la présidente, monsieur le ministre, le parc Pairi Daiza attire chaque année de plus en plus de visiteurs. En 2015, ce sont plus de 1 767 000 personnes qui se sont rendues au parc animalier, ce qui rend ce dernier l'un des sites les plus visités de Belgique. Il est donc essentiel qu'au niveau de la SNCB, une offre de transport adéquate soit établie et que la desserte de Pairi Daiza soit améliorée. Il est anormal que, le week-end, il n'y ait qu'un train disponible toutes les heures impaires au départ de Ath vers Mons avec un arrêt à Cambron. Les voyageurs venant de Bruxelles ou de la région de Tournai-Mouscron sont donc tout simplement lésés.

Dans une société où l'on essaye de développer les transports durables et notamment les transports en commun, il est tout à fait insensé que l'on n'augmente pas le nombre de trains se rendant vers les grands

sites touristiques du pays. Si, en période estivale, la SNCB sait trouver les ressources nécessaires pour assurer la mise en circulation de nombreux trains en direction de la côté belge et des grandes villes telles que Bruges, il devrait être également possible qu'une offre de transport plus importante soit proposée vers Cambron durant la saison d'ouverture de Pairi Daiza. Monsieur le ministre, l'offre de transport SNCB vers Pairi Daiza va-t-elle être améliorée à court et moyen termes? Pourquoi n'y a-t-il pas plus de trains au départ de Ath pour se rendre à Cambron?

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, lors du *road show* ou du tour des provinces avec les élus du Hainaut, dans le cadre de la préparation du nouveau plan de transport de décembre 2017, la SNCB a pris note des différentes demandes et remarques émises. L'amélioration de l'offre à destination du parc Pairi Daiza fait partie des demandes formulées à cette occasion.

L'ensemble des demandes fait actuellement l'objet d'études approfondies dont les résultats seront communiqués lors des prochains *road shows* concernant le nouveau plan de transport de décembre 2017 et ce, au cours du premier semestre 2017.

03.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci beaucoup, monsieur le ministre. J'entends bien que la demande est là et que vous allez être attentif. Si vous pouvez rétablir une certaine égalité entre le lion d'Anvers et le panda de Brugelette, je serai l'homme le plus heureux du monde.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 monoroue électrique" (n° 14758)

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 eenwielers" (nr. 14758)

04.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, je vous propose de changer de mode de déplacement pour parler du monoroue.

Monsieur le ministre, le monoroue n'a pas encore de statut dans le Code de la route. Lors de la séance du 27 avril 2016 de la commission, des collègues s'étaient inquiétés de l'évolution du Code de la route concernant les engins électriques style monoroues. Actuellement, ces engins ne peuvent être reconnus comme engins de déplacement car ils sont dotés d'un moteur, sont capables de dépasser la vitesse de 18 km/h, mais ils ne comptent qu'une seule roue.

Vous aviez répondu être en attente de l'avis du Conseil d'État pour prendre un arrêté royal modifiant le Code de la route. Vous aviez précisé que cette procédure prenait plus de temps que prévu car - je vous cite - "cette adaptation a été incluse dans le projet d'arrêté de modification, qui reprend également les modifications relatives aux *speed pedelecs*."

Récemment, la presse a évoqué des avancées quant aux vélos électriques capables de dépasser les 25 km/h. Par contre, rien n'était dit au sujet des monoroues électriques.

L'absence de statut légal pour le monoroue pose également certains problèmes en termes d'assurances. L'IBSR recommanderait aux usagers de ces nouveaux modes de transport de se faire assurer en RC. Mais il apparaît qu'aucune compagnie d'assurance ne semble accepter de couvrir ce type d'engin tant qu'il ne sera pas reconnu explicitement par le Code de la route. Il est donc impératif de légiférer rapidement.

Voici donc ma question, monsieur le ministre. Où en est la procédure de modification de l'arrêté royal modifiant le Code de la route en ce qui concerne ces engins?

04.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, merci pour votre question. De nouveaux véhicules apparaissent quasiment chaque semaine dans le monde. La semaine passée, il s'agissait de drones individuels, qui vous survolent à deux mètres au-dessus de votre tête. Je me demande ce qu'il se passera lorsqu'ils seront 1 200 000, puisque c'est le nombre de ces engins produits dans une première phase par les Chinois, qui comptent bien envahir le marché mondial.

Ici, nous revenons sur la route. En vertu de l'arrêté royal du 21 juillet 2016 modifiant le Code de la route, entré en vigueur le 1^{er} octobre 2016, les monoroues électriques dont la vitesse maximum par construction est limitée à 18 km/h sont désormais assimilés aux engins de déplacement motorisés, alors que cette catégorie visait auparavant les engins à deux roues ou plus.

Les règles de circulation relatives aux piétons s'appliquent lorsque ces engins circulent à l'allure du pas, tandis que les règles relatives aux cyclistes s'appliquent en cas de vitesse supérieure.

Les engins de déplacement motorisés n'étant pas soumis à l'approbation de modèles européens visant à vérifier qu'ils peuvent être utilisés en toute sécurité, il revient à chaque État membre de déterminer dans quelle mesure il autorise leur circulation sur la voie publique. La Belgique a décidé, pour des raisons de sécurité, d'autoriser leur circulation pour autant que leur vitesse maximale par construction soit limitée à 18 km/h. Les monoroues électriques qui peuvent dépasser cette vitesse ne sont donc actuellement pas autorisés à circuler sur la voie publique en Belgique.

04.03 Isabelle Poncelet (cdH): Merci beaucoup, monsieur le ministre, pour ces précisions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le ministre, parmi les réformes annoncées par le gouvernement, il y en a une qui concerne les voitures de société. Le principe consiste à laisser un choix à ceux qui disposent d'une voiture de société. Ils pourront dorénavant soit la garder ou bénéficier d'une augmentation nette qui s'élèverait à 450 euros en moyenne. Alors que le flou règne encore sur la mise en œuvre d'une telle mesure, celle-ci permettrait peut-être de réduire le nombre de véhicules sur la route, d'améliorer la mobilité et de contribuer à une diminution de la pollution. Mais cette mesure est-elle réellement destinée à tous? J'ai quelques doutes.

Vous le savez, monsieur le ministre, je proviens d'une région rurale et je peux vous garantir qu'un travailleur a tout de même besoin d'un véhicule pour se déplacer. Les habitants des zones rurales n'ont, en effet, d'autre choix que de prendre la voiture pour effectuer leurs déplacements et peu d'éléments les encouragent, malheureusement, à se séparer de leur véhicule tant l'offre de trains est insuffisante et les horaires pas ou peu adaptés. Je pourrais ajouter également les temps de parcours constamment allongés, des trains bondés aux heures de pointe, en retard, etc.

Mettre en cause la voiture de société ne changera donc rien à la réalité qui est celle des zones rurales. Améliorer la mobilité et l'offre de trains actuelle pourrait peut-être modifier les modes de déplacement des travailleurs. Pour répondre aux nouvelles mesures du gouvernement, monsieur le ministre, envisagez-vous d'améliorer l'offre au niveau du rail, afin de permettre à un maximum de personnes de ne plus prendre la voiture? Si oui, que proposez-vous concrètement?

05.02 François Bellot, ministre: En ce qui concerne l'offre ferroviaire, le plan de transport 2017 de la SNCB prévoit une augmentation du nombre annuel de trains/kilomètres de 3 500 000 km. C'est la plus grande progression de ces vingt dernières années. Cette augmentation concerne tant les zones urbaines que les zones rurales. À titre d'exemple, le futur plan de transport proposé par la SNCB intégrera ladite boucle du Luxembourg.

Dans le cadre de ce plan de transport, la SNCB aura également pour objectif d'améliorer la vitesse commerciale de 3 %. Un autre objectif consiste à améliorer et développer les correspondances entre les trains aux nœuds de correspondance multimodaux. En terme de matériel roulant, 445 voitures M-7 seront progressivement mises en service à partir de novembre 2018, ce qui représente 135 000 sièges.

Dans le but de favoriser la mobilité en chaîne, tous les opérateurs de transport public, fédéraux ou régionaux, doivent s'inscrire dans le concept de transport public intégré aboutissant aux nœuds de

transporten multimodaux.

La stratégie doit s'appuyer sur la collaboration indispensable de l'ensemble des sociétés de transport public et autres prestataires de services de mobilité comme, par exemple, le covoiturage, la location de vélos, le partage de voitures, etc. Cela devrait permettre une intermodalité plus efficace: train/voiture, train/bus, train/tram, train/vélo, train/métro et autres.

En partant du système ferroviaire comme axe structurant, je souhaite que l'ensemble des acteurs puissent coopérer à des solutions de mobilité effectives et à des transports publics efficaces à la fois complémentaires et répondant aux besoins des sociétés. À ce titre, j'ai proposé aux ministres régionaux de la Mobilité de nous rencontrer régulièrement pour élaborer cette stratégie forte dans les domaines où la coordination peut apporter une plus-value à la mobilité des citoyens et des entreprises du Nord, du Centre et du Sud du pays, des pôles urbains ou de l'espace rural. En effet, partout où le train s'arrête, il importe que les clients disposent d'une solution de transport terminal de qualité, notamment par le biais des concertations permanentes des sociétés régionales de transport en commun mais également avec les autorités locales, afin que tous les modes de déplacement soient facilités.

Cependant, dans cette optique, il serait dommageable que les sociétés régionales réduisent leurs offres, ce qui a été le cas au cours des cinq dernières années.

Concrètement, on nous demande des trains supplémentaires, mais il ne faut pas que les trains débarquent les gens en pleine nature où il n'y a plus de bus pour les prendre en charge.

Cette responsabilité incombe aux autorités régionales et non à moi.

05.03 Isabelle Poncelet (cdH): J'ai bien compris votre réponse qui me semble être de bon augure.

Je me permettrai de relayer votre réponse auprès des Régions, afin que nous ayons une politique cohérente et puissions ainsi atteindre les objectifs que vous vous êtes fixés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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 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): Mijnheer de minister, het meerjareninvesteringsplan is nog volop in onderhandeling. Toch sijpelen al een aantal berichten naar buiten. *Het Belang van Limburg* heeft op 27 oktober van dit jaar bericht dat de NMBS binnenkort een bouwaanvraag zou indienen voor het nieuwe station van Mechelen. De kostprijs voor dat project zou oplopen tot circa 100 miljoen euro. Dat staat in schril contrast met de budgetten die zouden worden vrijgemaakt – ik druk op het woord “zouden” – voor de renovatie van het station van Hasselt: 11,6 miljoen euro door de NMBS en 5 miljoen euro door Infrabel. De budgetten moeten weliswaar – vandaar de voorwaardelijke wijs – nog definitief worden goedgekeurd. Laat er geen twijfel over bestaan, mijnheer de minister: beide stations dateren uit ongeveer dezelfde periode en zijn aan een grondige vernieuwing toe. Die ambitie stond ook al ingeschreven in het vorige meerjareninvesteringsplan. Het is mij onduidelijk waarom het ene station kan rekenen op een budget dat bijna tien keer hoger ligt dan het budget voor een ander station.

Mijnheer de minister, ten eerste, 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?

Ten tweede, de stationshallen van Hasselt en Mechelen dateren van ongeveer dezelfde periode. In Mechelen gaat men over tot de bouw van een nieuwe stationshal, in Hasselt niet. Hoe motiveert de NMBS die beslissing?

Ten derde, hoe motiveert de NMBS de beslissing om voor de vernieuwing van het station in Mechelen een budget vrij te maken dat maar liefst tien keer hoger ligt dan het budget dat mogelijk wordt vrijgemaakt voor een stukje renovatie van het station van Hasselt?

06.02 Minister **François Bellot**: Het bedrag van de uit te voeren investeringen wordt bepaald aan de hand van criteria zoals de grootte van het reizigersgebouw, de staat ervan, 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.

Een en ander hangt ook af van het aantal reizigers die het station gebruiken. Bovendien wordt de vraag naar parkeerplaatsen voor wagens en fietsen onderzocht en wordt er eventueel geïnvesteerd in bijkomende parkings voor die vervoersmodi, teneinde de intermodaliteit te bevorderen en het aantal reizigers die de trein nemen vanuit het betrokken station, te doen toenemen.

Voor het station Mechelen werden investeringsbudgetten in 2011 goedgekeurd. De opdrachten werden toegewezen en de werken zijn begonnen. De zaken kunnen nu niet meer worden teruggedraaid. De NMBS laat mij weten dat het station van Mechelen zowel op het gelijkvloers als op het ondergrondse niveau wordt aangepast met als doel de toegangsmogelijkheden te optimaliseren en er dus een open station van te maken. Volgend jaar zullen ook een ondergrondse parking, een ondergronds busstation en een grote fietsstalling beschikbaar zijn. Aangezien de werken aan de parking en de wegen, plus een spoorbypass volop bezig zijn, kon het concept van het station enkel nog worden geoptimaliseerd. De werken aan het station moeten kunnen worden voortgezet.

Voor Hasselt werd enkele jaren geleden ook een concept uitgetekend voor een volledig nieuw station, kantoorgebouw en tram- en busstation. 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 en beslist om eerst te investeren in het comfort voor de reiziger en de toegankelijkheid van het station.

Voor Hasselt betekent het dat het huidige stationsgebouw wordt behouden en gerenoveerd. Het station van Hasselt telt ook minder sporen dan dat van Mechelen. Er zijn bijgevolg minder perrons te renoveren. De huidige onderdoorgang wordt ook behouden. Wel zal voor een volledige toegankelijkheid voor minder mobiele reizigers gezorgd worden. Naast de investeringen in comfort voor de reizigers zal in het investeringsplan ook aandacht worden besteed aan bijkomende parkeerplaatsen voor fietsen en auto's waar er te weinig zijn, waardoor bijkomende reizigers kunnen worden aangetrokken.

Voortaan zal elk project in een investeringscel geanalyseerd worden. Die moet onderzoeken welke middelen eraan moeten worden besteed om propere en functionele stations aan te bieden aan de klanten van de NMBS. Indien de beslissing over het station van Mechelen mij vandaag zou worden voorgelegd, dan zou ik op basis van dat criterium handelen. Ik heb die keuze echter niet.

Alle investeringen zullen voortaan worden overwogen ten voordele van de klant en geen enkel grootschalig station zal nog door de spoorwegen gefinancierd worden.

Men vraagt nu naar vier grote stations. Het is nu echter niet de tijd voor nieuwe grote stations. Prioriteit wordt nu gegeven aan de reiziger, alleen aan het aanbod voor de reizigers.

06.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zoom even in op uw laatste statement. Laat het duidelijk zijn: ik vraag geen nieuw station van Calatrava of een zoals in Mons, in het zuiden van ons land. Ik vraag een modern, veilig, multimodaal en toegankelijk station. Niet meer en niet minder.

U somt een aantal criteria op: de grootte, de staat van het gebouw, de verhouding tot de renovatiekosten en het aantal reizigers. Dat zijn allemaal begrijpbare criteria, waarvan ik zeker ben dat ze van toepassing zijn op Hasselt. Het gaat hier om een centrumstad, de hoofdstad van mijn provincie. Het aantal reizigers is inderdaad veeleer beperkt, maar dat is omdat Hasselt nauwelijks ontsloten is. Daar kom ik in een latere vraag op terug.

Ik stel enkel vast dat Limburg in de investeringsplannen budgettair structureel onderbedeeld wordt, sinds het begin van de jaren negentig. Slechts 1,5 tot 1,9 % van het beschikbare budget wordt toegewezen aan mijn

provincie, wat bovendien niet eens wil zeggen dat de toewijzingsbeslissingen ook worden uitgevoerd.

De objectieve cijfers geven een structurele onderfinanciering aan van de provincie Limburg. Ik denk dat we absoluut moeten investeren in het station van Hasselt. U zegt dat het comfort moet worden verbeterd en er meer parkeerplaatsen moeten komen om meer reizigers aan te trekken. Zal 11,6 miljoen euro dan wel volstaan?

Bovendien ben ik er helemaal niet zeker van dat een en ander in het meerjareninvesteringsplan wordt verholpen. Dus vraag ik uw steun voor wat komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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): Mijnheer de minister, door historische data van onderdelen in de spoorinfrastructuur of het rollend materieel te analyseren kan men veel beter voorspellend onderhoud plegen. Vandaag worden de data van de inspecties vaak alleen maar gebruikt om vast te stellen of op korte termijn een onderhoud noodzakelijk is. Het internationale test- en certificeringsbedrijf DEKRA Rail brengt hierin verandering. Het voert analyses uit om de onderhoudsconditie van de gesmeerde systemen van spoorwegmaterieel vast te stellen. Op die manier worden er voorspellingen gedaan over de levensduur en over de onderhoudsbehoefte van de componenten.

Ik heb hierover enkele vragen. Wat gebeurt er bij onze spoorbedrijven met de data van de inspecties van zowel de spoorinfrastructuur als het rollend materieel? Op welke manier wordt het onderhoud van infrastructuur en rollend materieel door de spoorbedrijven georganiseerd? Wordt er bij ons ook al aandacht besteed aan zo'n voorspellend onderhoud? Zijn onze spoorbedrijven op de hoogte van de bevindingen van DEKRA Rail?

07.02 Minister François Bellot: Wat Infrabel betreft, reeds geruime tijd wordt het onderhoud van de infrastructuur bij Infrabel aangestuurd vanuit een follow-up van de installaties. De informatisering van het databeheer en het automatisch verzamelen van de toestandgegevens met de nieuwste technologie maken een voorspellend onderhoud mogelijk. Als commercieel bedrijf profileert DEKRA Rail zich in de consultancymarkt door ondersteuning aan te bieden ten behoeve van de technische beheerders. Infrabel volgt die ontwikkelingen op de voet maar steunt in de eerste plaats op de eigen technische expertise. De markt wordt geraadpleegd wanneer er nood is aan ondersteuning.

Bij overwegingen over het onderhoud van de infrastructuur moet opgemerkt worden dat er een duidelijk onderscheid is tussen schouwing en onderhoud. Bij schouwing wordt op regelmatige tijdstippen gecontroleerd of de toestand van de installaties voldoet aan de normen.

De frequentie van de schouwingen hangt af van installatie tot installatie. Bij nieuwe installaties is de permanente en geautomatiseerde follow-up van de bedrijfsparameters te regelen. De nieuwste ETCS-installaties zijn daarvan een voorbeeld. Onder onderhoud verstaan wij de werken om installaties die onderhevig zijn aan slijtage of veroudering terug in hun initiële bedrijfstoestand te brengen. Voor die soort van interventies wordt uitgegaan van de vastgestelde toestand van de installaties en de gekende wetmatigheden in hun evolutie. Er bestaat een uitgebreide technische reglementering die aangeeft wanneer en hoe dat soort van werken moet worden uitgevoerd. Bij het bereiken van de limietwaarden is de volledige vervanging van componenten aangewezen. Een voorbeeld daarvan zijn de rails.

Bij de NMBS worden de inspectiegegevens gestockeerd in het IT-systeem SAP. Bij elk nieuw onderhoud en/of herstelling wordt de meest recente historie van die data in principe geconsulteerd door de onderhoudsverantwoordelijke die de werkzaamheden uitvoert.

De NMBS is eveneens op de hoogte van de activiteiten van DEKRA Rail. Zij wijst op het bestaan van nog

veel andere consultancybedrijven die in het domein van het voorspellend onderhoud werkzaam zijn.

Het onderhoud van het rollend materieel is gebaseerd op de afgelegde afstand en/of de tijd tussen de nodige onderhoudsbeurten.

Bij het nieuwe materieel, zoals de Desiro's, wordt sinds een tweetal jaar telemetrie toegepast, monitoring op afstand via sensoren van de verschillende treinstellen. Die technologie biedt veel voordelen, bijvoorbeeld een snellere detectering van de oorzaak en derhalve van de hersteltijd en een geleidelijke opbouw van gegevens die uiteindelijk een voorspellend onderhoud mogelijk maken.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat zowel bij Infrabel als bij de NMBS duidelijke processen omschreven zijn inzake het onderhoud en dat men heel wat expertise in huis heeft. Zeker bij Infrabel raadpleegt men de markt in tweede instantie. Ik wil ook geen misverstand laten ontstaan: ik voer geen pleidooi voor één specifiek bedrijf, maar het is goed dat de NMBS de evoluties in die markt opvolgt en ook op een geautomatiseerde wijze bezig is met het opslaan van historische gegevens in het kader van het onderhoud, wat het veilig spoorverkeer in ons land moet consolideren.

*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): Mijnheer de minister, enkele maanden geleden hebt u in een schriftelijk antwoord aangegeven dat er in totaal al 747 ticketautomaten geïnstalleerd zijn in de Belgische stations. Dat maakt dat het park bijna compleet is, op enkele sites in opbouw na, onder andere in Anderlecht.

De verhouding tussen de verkoop aan het loket en de verkoop aan de automaat was in januari vorig jaar ongeveer 70/30. Zij was in juni van dit jaar al geëvolueerd tot 50/50, en het percentage van de automaat stijgt constant.

In 2015 besliste de raad van bestuur van de NMBS de loketten in een aantal stations te sluiten, precies omdat de activiteitsgraad van de loketbedienden erop achteruitging. Als blijkt dat die trend zich doorzet, rijst de vraag hoe de raad van bestuur van de NMBS hierop zal reageren. Zullen nog meer loketten gesloten worden?

Om te voorkomen dat stationsgebouwen verlaten ruimtes worden, zonder enige dynamiek, opperden wij van Open Vld eerder al dat er moet worden nagedacht over het geven van winkelconcessies in stations zonder loket, uitgebaat door privé-uitbaters, waar onder andere tickets worden verkocht en waar tegelijkertijd de wachtzaal en de toiletruimte open kunnen blijven voor het publiek. U gooide dat idee toen niet weg en gaf aan dat, ik citeer, "de ontwikkeling van een bijkomend indirect verkoopkanaal overwogen wordt".

Ten eerste, zal de NMBS de activiteitsgraad van de loketbedienden over afzienbare tijd opnieuw evalueren? Zo ja, wanneer?

Ten tweede, is de kans groot dat er in de volgende ronde nog loketten kunnen worden gesloten?

Ten derde, in welke fase bevinden zich de besprekingen over de ontwikkeling van een bijkomend indirect verkoopkanaal?

Ten vierde, op welke manier wil de NMBS tegengaan dat verlaten stationsgebouwen langzaam maar zeker verloederen?

08.02 Minister François Bellot: De NMBS volgt de activiteit aan haar loketten op regelmatige basis van nabij. Afhankelijk daarvan kan de organisatie ervan aangepast worden. Dat zal de komende jaren echter niet

leiden tot de stopzetting van de loketfunctie in de stations.

De NMBS plant immers geen verdere sluitingen van loketten meer voor 2020 en heeft voor stationsgebouwen waar de loketten gesloten werden, contact opgenomen met de betrokken gemeenten om na te gaan of zij geïnteresseerd zijn om bepaalde diensten onder te brengen in het gebouw. Die diensten kunnen dan ook instaan voor het openhouden van wachtzalen en/of toiletten.

Zo wordt er succesvol samengewerkt met Courcelles voor een gemeentelijke technische school, met Écaussinnes voor een toeristische vereniging, met Statte bij Andenne voor een tentoonstelling van de stad, met Houyet voor het toeristisch kantoor, met Gedinne voor woonbouw, met Grupont voor doeleinden van openbaar nut, met Herseaux voor een woning van de stad Moeskroen, met Herstal voor een gemeentebedrijf en met Thuin voor een jobhuis. In Merchtem, Beernem en Bornem houdt de gemeente een wachtzaal open.

Indien de gemeente geen oplossing vindt, wordt zoveel mogelijk via marktconsultaties gezocht naar een bezetting van de lokalen, indien het stationsgebouw later nog zou kunnen gebruikt worden voor opdrachten van openbare dienst, ofwel naar een koper voor het gebouw.

Wat uw vraag over het bijkomend indirect verkoopkanaal betreft, de NMBS beschikt reeds over een zeer uitgebreid eigen verkoopnetwerk. De verkoop aan de loketten daalde van 65 % in oktober 2013 naar 46 % in september 2016. Tegelijkertijd steeg de verkoop via de automaten van 16 % naar 44 %. Het aandeel van de onlineverkoop evolueerde van 6,6 % naar 7,5 %. Het netwerk is zowel fysiek als digitaal beschikbaar.

Uit analyses blijkt een grote algemene tevredenheid van de reizigers over de huidige verkoopkanalen. De algemene tevredenheid van de klant over de dienstverlening van de NMBS in de periode van januari tot juni 2016 bedraagt 64,4 %. Als we specifiek naar de verkoopkanalen kijken, dan bedraagt de tevredenheid zelfs 81,9 %.

In het licht van de grote budgettaire uitdagingen voor de NMBS is de ontwikkeling van een nieuw distributienetwerk via lokale partners momenteel dan ook niet aan de orde. De toegevoegde waarde van bijkomende fysieke verkoopnetwerken, via derde partijen, zal te laag zijn om de noodzakelijke investeringen te kunnen verantwoorden. Vroegere initiatieven om de verkoopkanalen te diversifiëren, hebben bovendien zeer beperkte resultaten opgeleverd.

08.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord. U zegt vandaag dat het denkspoor van bijkomende indirecte verkoopkanalen verlaten wordt. Het aanbod is volgens u voldoende en er is een enorme evolutie aan de gang in de manier waarop tickets worden gekocht.

Ik zal uw antwoord aandachtig nalezen, maar wij blijven in elk geval bij ons standpunt. Tijdens besprekingen hierover in de commissie hebben wij steeds verwezen naar de PostPunten. Vaak gaat het over zelfstandigen die een winkel uitbaten en daarnaast verkopen zij een aantal producten van bpost. Voor treintickets zou dat ook mogelijk moeten zijn.

Wij betreuren het antwoord dat wij vandaag krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 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)

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): Mijnheer de minister, ik heb u in deze commissie al meermaals gewezen op de verloedering van het station van Hasselt. Het gaat over defecte roltrappen, perrons vol onkruid, afbrokkelende wandtegels, versleten deur- en vloermatten en ga zo maar voort. Ook de NMBS ziet dat de toestand van het station bedroevend is en dat stuit, absoluut terecht, op steeds meer protest. Veel Limburgers zijn het beu dat hun provincie de afgelopen jaren werd genegeerd wanneer de budgetten voor spoorinvesteringen werden verdeeld. Dat protest is natuurlijk niet leuk voor de NMBS. Volgens het nieuws

van TV Limburg, op 3 november 2016, zou het spoorbedrijf daarom aan alle medewerkers van het station van Hasselt een uitdrukkelijk verbod opgelegd hebben om contact op te nemen met de media.

Klopt het dat de NMBS de medewerkers in Hasselt verboden heeft om met de media te spreken? Zo ja, hoe staat u tegenover zo'n verbod? Door wie en om welke redenen werd die beslissing genomen?

09.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, om op een professionele en gecoördineerde manier op vragen van de pers te antwoorden, beschikt de NMBS over verschillende woordvoerders. Zij onderhouden de nodige contacten met de pers. Die woordvoerders zijn inderdaad de enige personen die gemachtigd zijn de pers te informeren.

De NMBS vraagt dan ook aan alle personeelsleden alle vragen van 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): Mijnheer de minister, dat is duidelijk. U verwijst naar de bestaande gedragscode en naar de processen die binnen het bedrijf ter zake bestaan.

Dat mensen erop worden aangesproken dat zij de pers informeren, is in ieder geval veelzeggend. Dat mag, naar ik hoor, niet en daarvoor heb ik begrip. Ik begrijp echter ook dat mensen hun frustratie kwijt moeten. Het is immers een schande om iedere dag in een dergelijke omgeving te moeten werken.

Sommige mensen schamen zich heel terecht voor wat er aan de hand is. Ik schaam mij en ik hoop dat u zich ook een beetje schaamt voor wat er in Hasselt aan de hand is.

Ik stel voor dat als een hefboom te gebruiken, om eindelijk te doen wat moet worden gedaan, zoals ik ook tijdens mijn vorige replek vroeg.

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

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

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'infrastructure de la gare de Hasselt"** (n° 14826)

10.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt ondertussen begrepen dat de stationsinfrastructuur van Hasselt mij na aan het hart ligt. Daarom ben ik zo vrij u hierover de volgende vraag te stellen.

10.02 Minister **François Bellot**: (...)

10.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Bijna. Ik woon in de belangrijkste stad van Limburg, 15 kilometer meer naar het zuiden, namelijk Bilzen. Dicht bij Hasselt dus.

Een nieuwe dag, een nieuwe roltrap die het begeeft, mijnheer de minister. Daar lijkt het toch op in de soap in het station van Hasselt. Bijna dagelijks valt er een roltrap in panne. De hoofdroltrap, die onlangs werd hersteld na bijna anderhalve maand stilstand, bleek een paar dagen na de herstelling alweer buiten dienst te zijn. Gelukkig voor de vele pendelaars duurden de herstellingswerken ditmaal iets minder lang. Nog dezelfde dag was de roltrap alweer gemaakt.

Toch doen die vele pannes vragen rijzen over de veiligheid van de roltrappen en de stations in het algemeen. Ik heb dan ook de volgende vragen voor u.

Op welke manier wordt de veiligheid van de stationsinfrastructuur in Hasselt, zoals roltrappen en perrons, gecontroleerd? Door wie worden die controles uitgevoerd? Hoe vaak vinden die controles plaats?

Wanneer vond de laatste keuring van de infrastructuur van het station van Hasselt plaats? Wat waren de bevindingen daarvan? Wordt daarvan een verslag opgemaakt? Zo ja, kunt u mij het verslag van de laatste

keuring bezorgen?

De voorbije weken moesten verschillende roltrappen in het station worden hersteld. Vindt er na zulke herstelwerken automatisch, al dan niet verplicht, een veiligheidscontrole plaats? Werden de herstelde roltrappen in het station van Hasselt opnieuw gekeurd, alvorens zij weer in gebruik werden genomen?

10.04 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat de roltrappen in het station van Hasselt door technici van het bedrijf Schindler worden onderhouden en hersteld. Ook voor de schoonmaak en de verlichting op de perrons is er een onderhoudscontract met een firma.

Sinds zondag 3 november is er opnieuw een roltrap defect. De NMBS betreurt het ongemak en volgt de situatie dan ook op de voet op.

De keuring van de roltrappen is wettelijk niet verplicht. De NMBS doet toch driemaandelijks een grondige veiligheidsinspectie. Ook worden de roltrappen jaarlijks gedeeltelijk gedemonteerd om de staat ervan na te kijken. Alle roltrappen die in gebruik zijn, zijn dan ook veilig voor gebruik. De keuringsverslagen zijn interne documenten van de NMBS.

Er is geen wettelijke verplichting om roltrappen te keuren na een herstelling. De driemaandelijke periodieke keuring wordt gewoon aangehouden. Supplementair aan de keuringen schrijft het onderhoudscontract met Schindler voor dat de technici om de twee maanden een preventief onderhoud van de roltrappen uitvoeren.

De hoofdroltrap was anderhalve maand buiten dienst omdat een noodzakelijk onderdeel niet beschikbaar was.

10.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het keuringsverslag is een intern document. Ik aanvaard dat.

Blijkbaar worden de schoonmaak en het onderhoud van roltrappen en verlichting uitgegeven aan externe firma's. Voor de roltrappen is dat de firma Schindler. Ik stel mij toch de vraag of dat onderhoudscontract wel in orde is, als wij moeten aanvaarden dat wij anderhalve maand moeten wachten op een herstelling omdat een bepaald onderdeel niet aanwezig is. Ik vind dat extreem lang.

U zegt dat een wettelijke keuring niet verplicht is. Het zij zo, maar er gebeurt wel een driemaandelijke veiligheidsinspectie. Daarbij worden de roltrappen gedemonteerd en nagekeken om zich ervan te verzekeren dat ze veilig zijn. Ik trek de expertise van het personeel dat de inspecties uitvoert niet in twijfel, maar ik stel vast dat de roltrappen nooit werken. Dan kom ik terug op mijn vraag. De roltrappen werken niet meer omdat zij versleten zijn. Daar moet iets aan gedaan worden.

Laat ik de vergelijking maken met mijn beroepsverleden. Als ik mijn personeel, klanten en leveranciers moest ontvangen in een dergelijke infrastructuur, dan zou mijn bedrijf zonder slag of stoot worden gesloten en dan was er geen tewerkstelling meer en geen toegevoegde waarde. Welnu, in dit geval baat de NMBS een krot uit – mijn excuses voor het woordgebruik – als station van de belangrijkste stad van Limburg. U moet dit oplossen. Waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 **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): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag betreft de M7-rijtuigen.

In het verleden werden hierover al veel vragen gesteld, maar die gingen meer over de inrichting en het ontwerp van die rijtuigen. Mijn vraag betreft de bestelling.

Het is goed dat die bestelling is gebeurd. Ze was ook nodig. Ik verwijs naar de vraag van collega Foret bij het begin van deze vergadering over het belang van performant rollend materieel.

De bestelling voor ruim drie miljard euro werd uiteindelijk bij Bombardier/Alstom geplaatst. Die bestelling was ook heel belangrijk voor de productiesite van Bombardier in Brugge. Tijdens de onderhandelingen zou er tussen de NMBS en het bedrijf zijn afgesproken dat deze rijkstroken in Brugge zouden worden gebouwd.

Wij lezen nu echter dat Bombardier wereldwijd extra banen zal schrappen. Er rijst twijfel of de M7 wel degelijk in Brugge zal worden gebouwd.

Mijnheer de minister, ik heb daarom een heel korte en duidelijke vraag. Welke garanties heeft de NMBS dat de M7 wordt gebouwd in de productiesite van Bombardier in Brugge?

11.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw De Coninck, 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 de Europese reglementering, maar de NMBS laat mij weten dat de sites waar de constructeurs M7-rijtuigen produceren in het contract werden bepaald.

Het wijzigen van deze bepaling is verbonden aan een reeks voorwaarden op het vlak van de kwaliteit. De NMBS kreeg nog geen vraag tot wijziging.

Ik volg dit belangrijk dossier uiteraard op de voet. De federale regering heeft zich tot het uiterste ingespannen en zal dat binnen de wettelijke perken blijven doen om de uitvoering van dit belangrijk contract in België te houden.

Het is belangrijk dat ook de deelstaten van dit land die bevoegd zijn voor de regionale vervoermaatschappijen, en dus ook hun bestellingen, zich in die logica inschrijven.

11.03 Inez De Coninck (N-VA): Dank voor uw antwoord, mijnheer de minister. Als ik het goed begrepen heb, mag zoiets niet worden opgelegd als voorwaarde in het bestek – dat is logisch – maar is het wel opgenomen in het contract tussen beide partijen, wat juridisch wel kan, en is het dus ook afdwingbaar. Als zij het niet uitvoeren, dan zijn er sancties aan verbonden. Dan ben ik gerustgesteld.

*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): Mijnheer de minister, in haar regeringsverklaring van enkele weken geleden kondigde de regering aan werk te zullen maken van de invoering van het mobiliteitsbudget. Dat is een huzarenstukje, daar men te maken heeft met verschillende wetgevingen. Er is niet alleen een impact op de mobiliteit, maar ook op onder andere de arbeidswetgeving, de fiscaliteit en het milieu.

Na alle verklaringen ter zake blijven er wel enkele onduidelijkheden. Hebt u er al een idee van hoe het mobiliteitsbudget er zal uitzien? Wie komt daarvoor in aanmerking? Geldt het budget voor iedereen of enkel voor wie nu een bedrijfswagen heeft?

Belangrijk voor onze partij is dat de maatregel budgetneutraal is, zowel voor de werkgever en de werknemer als voor de federale begroting. Ik krijg graag van u een antwoord op die vraag. Zal het mobiliteitsbudget een impact hebben op de federale begroting? Zijn daarvoor al middelen ingeschreven? Hoe zal men waarborgen dat het mobiliteitsbudget ook ongeveer budgetneutraal is voor de werkgever en de werknemer? Ik dank u alvast voor antwoord.

12.02 Minister **François Bellot**: De vraag is reeds aan bod gekomen tijdens de jongste vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, op 27 oktober 2016. Ik verwijs dan ook naar het antwoord dat ik gegeven heb op vraag nr. 14618 van de heer Stefaan Van Hecke en op vraag nr. 14497 van de heer David Geerts. Ik zal u dat antwoord bezorgen. Er zijn geen nieuwe elementen.

La **présidente**: Quand aucun nouvel élément n'est apparu, il est certain que se référer à la réponse n'est pas mal avisé. Il y a déjà assez de questions!

Nous y reviendrons lors de la discussion de la note de politique générale, madame De Coninck.

12.03 Minister **François Bellot**: Met plezier!

12.04 **Inez De Coninck** (N-VA): We zullen hier zeker op terugkomen en ik zal de antwoorden op die vragen nog eens nalezen, om te kijken of er geen nieuwe elementen bijgekomen zijn.

Het mobiliteitsbudget wordt inderdaad een huzarenstukje, zoals ik al zei. Voor ons is het belangrijk dat een mobiliteitsbudget kan gespendeerd worden aan alle vervoersmodi. Het kan niet de bedoeling zijn om cash geld uit te delen.

*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): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over de Treski, de skitrein van de NMBS.

Eind september communiceerde de NMBS dat er deze winter geen skitrein naar Oostenrijk meer zal rijden. De vorige jaren reden toch ongeveer duizend reizigers met de Treski naar hun skibestemming. Er was bovendien een grote klantentevredenheid over die trein. Dat vond ik terug in het rapport over de klantentevredenheid.

Volgens de NMBS wordt de Treski dit jaar niet ingelegd omdat er geen commercieel akkoord met Railpromo is. De NMBS zoekt nu naar een nieuwe partner voor het volgende winterseizoen.

De NMBS zegt echter dat het de ligrijtuigen eind volgend jaar uit dienst zal nemen. Het is dus onduidelijk welke rijtuigen men dan gaat gebruiken. Ik vrees dus dat de skitrein niet alleen dit jaar zal worden afgeschaft, maar ook de volgende jaren.

Mijnheer de minister, was deze dienstverlening rendabel? Wilt u dat even toelichten? Waarom is er geen commercieel akkoord voor de Treski? Wat is het twistpunt waardoor de NMBS en Railpromo geen skitrein meer aanbieden? Welke opties bekijkt de NMBS voor de volgende jaren?

13.02 Minister **François Bellot**: De NMBS meldt dat het exploitatiemodel van Treski vorig seizoen gebaseerd was 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 verschillende treinen.

Het vorig seizoen was rendabel voor de NMBS. De NMBS had immers inkomsten uit de verhuur van treinmaterieel aan Railpromo, de verkoop van ligplaatsen en de commissie uit de verkoop.

Er is dit jaar geen commercieel akkoord om een Treski-skitrein te laten rijden omdat Railpromo aan de NMBS een hogere deelname in het commercieel risico vroeg en dit onder de vorm van een vaste afname van 15 % meer plaatsen, en ook tegen een hogere prijs. De Belgen gaan hoofdzakelijk skiën tijdens de kerstvakantie en de krokusvakantie. Daarbuiten is de bezetting van de treinen zeer laag. Railpromo wenst een vaste afname van plaatsen, ook in de dalperiodes, wat voor de NMBS geen optie is.

Gelet op deze omstandigheden en de signalen uit de markt werd gezamenlijk besloten dat er dit seizoen

geen samenwerking komt. Dit houdt geen oordeel in over het toekomstig aanbod dat bijvoorbeeld met ligrijtuigen van een privéoperator zoals Railpromo kan worden georganiseerd, of met dagtreinen. Zo kan er bijvoorbeeld met Thalys naar de Franse Alpen worden gereisd. Verder overweegt de NMBS een samenwerking met OBB op het getouw te zetten, waarbij de bestaande nachttreinen tussen Düsseldorf en Innsbruck kunnen worden gebruikt.

13.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw zeer uitvoerig antwoord. Ik zal het zeker nog eens nalezen, maar ik onthoud alvast dat Treski voor de NMBS vroeger rendabel was, maar dat Railpromo nu andere voorwaarden vraagt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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): Onlangs las ik in de pers dat de regionale vervoermaatschappij De Lijn een gegarandeerde dienstverlening zal invoeren om te waarborgen dat er ook op stakingsdagen bussen zouden rijden. Volgens uw regionale collega, de heer Weyts, zou dat gebeuren via een bepaling in de beheersovereenkomst. Alle meerderheidspartijen in de Vlaamse regering scharen zich achter dat principe.

Ook op federaal niveau zijn er gesprekken aan de gang over een gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS, waarvoor wij een wetsvoorstel hebben ingediend. De gesprekken slepen al jarenlang aan. Nochtans staat het overgrote deel van de bevolking achter een gegarandeerde dienstverlening. We hebben onlangs in onze commissie de vier scenario's van de NMBS en Infrabel bekeken om een gegarandeerde dienstverlening uit te werken, maar uit het sociaal overleg is gebleken dat een unanieme oplossing onmogelijk is. Volgens mij is het dus aan de politieke wereld om nu knopen door te hakken.

Hoe wilt u een gegarandeerde dienstverlening implementeren? Wanneer komt u met uw voorstel naar het Parlement? Werkt u op basis van de scenario's die uitgetekend werden door de spoorbedrijven?

14.02 Minister François Bellot: Die vraag is reeds behandeld tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 19 oktober 2016 in de namiddag naar aanleiding van vraag nr.13611 van mevrouw Lahaye-Battheu, vraag nr. 14412 van de heer Van Hees en vraag nr. 14454 van mevrouw Grovonius. Het is vandaag nog geen 31 december 2016.

14.03 Inez De Coninck (N-VA): Maar 31 december 2015 is al wel voorbij. Dat was de deadline van uw voorgangster, als ik het mij goed herinner.

Ik stel dus vast dat er voor dit dossier geen nieuwe elementen zijn. Mijnheer de minister, wij hechten enorm veel belang aan de gegarandeerde dienstverlening. Er is dringend nood aan. Ik vrees ook voor stakingen, wanneer we het wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit goedkeuren.

Volgens mij is het dus belangrijk dat de gegarandeerde dienstverlening wordt ingevoerd. Ik kijk dan ook uit naar uw voorstellen. De beheersovereenkomst zal weldra ook bij het Parlement worden ingediend, hoop ik. Zult u de gegarandeerde dienstverlening invoeren via een wetsontwerp of zult u ter zake een clausule opnemen in de beheersovereenkomst? Wij zijn bereid om het debat aan te gaan over alle mogelijke pistes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de minister, mijn volgende vraag gaat over de rechtszekerheid voor onze nationale luchthaven.

Iedereen zal het zich nog wel herinneren. Brussel was na de aanslagen van 22 maart dood en verlaten. Ook de luchthaven draaide lange tijd op een zeer laag pitje. De cafés, winkels, hotels en restaurants in de hoofdstad liepen allemaal leeg. Er werd gevreesd voor massale faillissementen. Men keek ongeduldig uit naar de dag dat de luchthaven weer op volle toeren draaide. Ik herinner me de nieuwsbeelden nog van die eerste, speciale vlucht.

Blijkbaar heeft men echter een kort geheugen. Brussel kondigde namelijk aan een nultolerantie in te voeren voor zijn geluidsnormen, die afwijken van de geluidsnormen van de andere regio's. Als dat werkelijkheid wordt, zal dat duizenden jobs kosten. Ik heb eerder al het belang van de luchthaven aangehaald. Het is een van onze grootste werkgevers, de tweede economische motor in Vlaanderen. Er zijn plannen om er nog duizenden extra jobs te creëren. Daarvoor heeft de luchthaven echter wel rechtszekerheid nodig.

Ik zou u dan ook de volgende vragen willen stellen.

Erkent u het belang van de luchthaven voor de werkgelegenheid in Brussel en de Vlaamse Rand?

Wanneer komt u met een plan voor meer rechtszekerheid voor de luchthaven?

15.02 Minister François Bellot: De nationale luchthaven moet beschouwd worden als een belangrijke sociale en economische kern, zowel voor ons land als voor elk van de drie Gewesten. Aan de activiteiten van de luchthaven zijn, rechtstreeks en onrechtstreeks, duizenden jobs verbonden. De luchthaven zorgt voor een niet-onaanzienlijk aandeel in ons bruto binnenlands product.

Het is ook een prominente internationale toegangspoort en uitstalraam voor zowel België als Brussel, het hart van Europa.

Vele partijen hebben die werkelijkheid met al dan niet grote ruchtbaarheid in de media erkend naar aanleiding van de ministeriële verantwoordelijkheden die zij hebben waargenomen. De zoektocht naar oplossingen voor de geluidshinder, waarvan wij momenteel werk maken, ligt volledig in het verlengde van het regeerakkoord, waarin het volgende te lezen staat: "Gelet op het bijzonder groot belang van de luchthaven van Brussel-Nationaal voor de economie en de tewerkstelling in ons land, zal de regering de economische ontwikkeling van de luchthaven ondersteunen met inachtneming van de leefomstandigheden van de omwonenden en van alle burgers die geluidshinder ondervinden."

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik volg u volledig als u spreekt over het belang van de luchthaven voor de werkgelegenheid en de economie van ons land. Dit dossier sleept al lang aan en ik meen dat het aan de politiek is om beslissingen te nemen. Er moet belang worden gehecht aan een billijke spreiding en aan de leefkwaliteit in zowel de Vlaamse Rand als Brussel, maar momenteel is er nog altijd geen objectief kader dat de vliegroutes bepaalt. Ik meen dat het misschien wel eens jobs zou kunnen gaan kosten op de luchthaven als dit niet vlug in orde komt.

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

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 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): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over de parking aan het station van Tienen.

Het stadsbestuur van Tienen is behoorlijk kwaad op de NMBS na onlangs te hebben vernomen dat de beloofde extra parkeerplaatsen zullen worden geschrapt. De huidige parking heeft onvoldoende capaciteit,

wat al in 2009 bleek. Toen al was er sprake van een uitbreiding van 1 050 plaatsen naar 1 650 plaatsen. Het parkeergebouw zou ook aan de andere kant van het station komen, wat positieve effecten zou hebben voor de mobiliteit en de ontwikkeling aan de voorkant.

Nu blijkt zeven jaar later koudweg dat de extra parkeerplaatsen er niet zullen komen. Nochtans is de uitbreiding van parkings overal een belangrijk aandachtspunt van de NMBS, teneinde de trein aantrekkelijker te maken.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Waarom schrapt de NMBS de plannen voor de extra parkeerplaatsen aan het station van Tienen? Wat is daarvoor de motivering?

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**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat enkele jaren geleden in opdracht van de verschillende betrokken overheden voor Tienen inderdaad een masterplan werd uitgewerkt. Het plan voorzag onder meer in de bouw van een parking voor 1 650 wagens.

Momenteel zijn echter op gronden van de NMBS al meer dan 1 500 parkeerplaatsen beschikbaar. Bovendien staan ongeveer 150 wagens op de toegangswegen rond het station geparkeerd.

Gelet op de hoge kostprijs van een dergelijke grote parking, zowel inzake investering als inzake exploitatie, zoekt de NMBS naar alternatieven binnen haar financiële mogelijkheden.

Zowel de invoering van betaald parkeren als de gelijkgrondse uitbreiding en optimalisatie van de bestaande parking worden onderzocht. Daarvoor moeten de ramingen nog opgemaakt worden. Die plannen worden afgetoetst in overleg met de stad Tienen.

16.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Uw antwoord verontrust mij enigszins, mijnheer de minister, omdat u zegt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in de huidige situatie. De mensen van Tienen raken vanaf 7 u 45 's morgens hun wagen niet meer kwijt in de buurt van het station. Ik zou u toch aanraden om dat dossier nog eens te bekijken. Een mogelijke oplossing is het opnieuw openen van de halte in Kuntich, een deelgemeente van Tienen, zodat de mobiliteitsstromen wat verdeeld worden. Er is in de realiteit alleszins een tekort aan parkeerplaatsen.

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

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 **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): Mijnheer de minister, werknemers op een luchthaven hebben een luchthavenidentificatiebadge nodig. Wie die voor een langere periode nodig heeft, moet een permanente badge aanvragen. Voorafgaandelijk gebeurt er een veiligheidsscreening door de ondersteunende diensten van de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO).

Eens die screening is doorlopen en de badge uitgereikt, is die voor vijf jaar geldig. De badges kunnen geldig zijn voor *landside* of *airside*. Enkel de badges voor *airside* geven toegang tot de gevoelige zones, onder meer in de buurt van de vliegtuigen.

In de loop van de vijfjarige geldigheidstermijn van de badge is het echter ook mogelijk dat deze wordt ingetrokken. Als er tijdens deze periode aanwijzingen zijn dat een bijkomend achtergrondonderzoek noodzakelijk is, zal een nieuw veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd en kan dit de aanleiding zijn voor de intrekking van de badge.

Mijnheer de minister, in dit kader heb ik de volgende vragen. Geldt de intrekking van een badge voor één luchthaven of voor alle luchthavens waar een bepaalde persoon is tewerkgesteld? Sommige werknemers, zoals onderhoudspersoneel van vliegtuigen, zijn immers tewerkgesteld op verschillende luchthavens.

Is het mogelijk dat in geval van de intrekking van een badge van zo'n werknemer deze intrekking enkel wordt toegepast voor een van de luchthavens, terwijl de persoon wel gewoon kan blijven werken in een andere luchthaven? Welke procedure bestaat er om dit te vermijden?

17.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Kitir, het veiligheidsadvies van de Nationale Veiligheidsoverheid geldt voor alle badges die toegang verlenen tot zones die om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zijn, *airside*.

Men dient hierbij voorafgaandelijk 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 volgt na een achtergrondonderzoek, dat steeds een momentopname is. Dat veiligheidsadvies kan steeds worden herzien in geval van nieuwe elementen die eventueel kunnen opduiken wanneer er tijd verloopt tussen twee aanvragen.

Het DGLV is vragende partij om in het kader van het lopende informatiseringsproject binnen de NVO zulke negatieve veiligheidsadviezen een ruimere draagwijdte te geven, gelet op het feit dat zij inhoudelijk verband houden met de betrokkene en dat zij in die zin gelden voor alle luchthavens.

Voor meer informatie verwijst ik u naar mijn collega van Buitenlandse Zaken, die bevoegd is voor die materie.

17.03 **Meryame Kitir** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat een negatief advies wordt gegeven voor één bepaalde luchthaven en voor één bepaalde werkgever, en dat er in de tussenperiode een andere badge kan worden aangevraagd, maar dat die aanvraag loopt in een achtergrondonderzoek. Ik heb het over de gevallen waarin iemand al een badge gekregen heeft. Het gaat niet over een nieuwe aanvraag, maar over iemand die al verschillende badges heeft om op verschillende luchthavens te werken.

Als iemand een negatief advies krijgt voor de luchthaven in Zaventem, dan blijft zijn badge om te werken op de luchthaven van Charleroi wel geldig? Heb ik dat zo goed begrepen? Hij kan bij een negatief advies voor Zaventem dus wel nog met zijn badge op de luchthaven van Charleroi werken? Klopt dat of heb ik dat verkeerd begrepen?

La présidente: Le ministre n'est pas obligé d'encore répondre. Mais vous avez une réponse, monsieur le ministre.

17.04 Minister **François Bellot**: Dat is momenteel niet klaar. Waarom? Omdat het mogelijk is.

17.05 **Meryame Kitir** (sp.a): Het is mogelijk maar u weet niet waarom het mogelijk is.

17.06 Minister **François Bellot**: Er is nu een onderzoek aan de gang om dat te bekijken.

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

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 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): Monsieur le ministre, nous apprenons que le nouveau plan d'entreprise présenté lors du dernier conseil d'administration prévoit une diminution des effectifs supérieure à ce qui était prévu.

La SNCB prévoit ainsi de travailler avec un effectif de 16 955 agents équivalents temps plein (ETP) en 2020, soit une réduction de près de 18 % par rapport à 2014 (20 628 ETP). Pourtant, dans son plan initial, l'effectif prévu pour 2020 était de 17 241 ETP. La SNCB réduit donc la voilure de près de 300 agents de plus.

Monsieur le ministre, pourquoi la SNCB a-t-elle décidé d'accentuer la diminution de ses effectifs par rapport au plan initial? Quelles en sont les motivations? Quelles sont les fonctions qui seront davantage touchées par la suppression d'emplois? Y aura-t-il des licenciements ou bien table-t-on sur les départs volontaires et surtout sur le non-renouvellement des départs à la retraite? La diminution des effectifs, telle qu'envisagée par la SNCB et par-delà le gouvernement, n'est-elle pas en totale contradiction avec la volonté affichée d'augmenter l'offre ainsi que la qualité des services offerts par la SNCB? Doit-on ainsi y voir un abandon massif des zones rurales ainsi qu'une automatisation accrue au détriment des plus fragiles de notre société mais également au détriment du rôle de conseil des agents de la SNCB sans parler bien sûr de la sécurité?

18.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, je vais répondre à deux questions en même temps car c'était le même contenu.

La **présidente**: M. Geerts est absent mais il est excusé.

18.03 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat de verdere afslanking van het personeel vooral bij het niet-operationeel personeel zal gebeuren, onder andere bij het administratief personeel, het boekhoudkundig personeel en het juridisch personeel en bij de functies in de ondersteunende diensten.

La SNCB propose d'examiner de manière plus approfondie comment accroître la productivité du personnel. Elle aura également recours à l'informatisation et à la numérisation renforcée pour réduire la charge de travail que représentent les tâches administratives. Toutes les mesures possibles seront prises pour que la réduction du personnel ait un impact minimal sur le service à la clientèle.

In het verleden kreeg de loketbediende grote volumes aan transacties te verwerken die ten opzichte van de huidige digitale mogelijkheden weinig toegevoegde waarde hadden. De verkoop aan de loketten daalde daardoor van 65 % in oktober 2013 naar 46 % in september 2016.

Tegelijkertijd steeg de verkoop via de automaat van 16 % naar 44 %. Het aandeel in de onlineverkoop evolueerde van 6,6 % naar 7,5 %. Door geleidelijk aan het gebruik van de digitale mogelijkheden te bevorderen voor de standaardproducten, wordt de rol van de loketmedewerker gevarieerder. Er worden minder grote volumes aan biljetten verkocht en er komt een grotere nadruk op de toegevoegde waarde, bijvoorbeeld op het vlak van de informatieverstrekking aan de reiziger.

Tot 2020 blijft de loketfunctie in de huidige stations gegarandeerd. Tegen dan zal de situatie opnieuw geanalyseerd worden in functie van het geëvolueerd aankoopgedrag van de klant.

Inzake de bestuurders en de treinbegeleiders kan ik zeggen dat er momenteel een tekort is van 80 Nederlandstalige bestuurders en 40 Nederlandstalige treinbegeleiders. Voor beide categorieën is er aan Franstalige zijde geen probleem.

Toutefois, il faut s'attendre à un nombre important de demandes de départ à la pension dans ces catégories. Fin 2017, un grand nombre d'agents satisfont aux conditions actuelles de demande de pension. Le cumul des problèmes de recrutement d'agents néerlandophones et le grand nombre d'agents qui peuvent partir à la pension font qu'il est difficile d'estimer les recrutements dans les prochaines années.

Het sociaal overleg met betrekking tot de tewerkstellingsgraad bij de Belgische spoorwegen zal met deze realiteit rekening moeten houden.

In het kader van de opmaak van het ondernemingsplan en het beheerscontract van zowel de NMBS als Infrabel zal de toekomstige tewerkstellingsgraad verder worden uitgewerkt en zal over de nodige initiatieven inzake de aanwerving moeten worden overlegd.

De pers schreef op 3 november dat de NMBS volgens haar ontwerp van bedrijfsplan van plan is om het aantal personeelsleden terug te brengen tot 16 955 voltijdse equivalenten, wat minder is dan in het oorspronkelijke bedrijfsplan.

Volgens de NMBS klopt dat cijfer niet. Het houdt namelijk geen rekening met het nieuwe vervoersplan waarvoor tweehonderd extra operationele medewerkers nodig zijn en de aanwerving van honderd bijkomende Securailagenten. Inclusief deze aantallen gaat het tegen 1 januari 2021 om 17 250 voltijdse equivalenten, wat iets meer is dan in het oorspronkelijke bedrijfsplan staat.

18.04 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie, même si je devrai lire cela avec attention. Il est compliqué de travailler par questions. Comme il y a quatre questions sur le plan de transport, nous avons demandé un échange de vues sur le plan de transport et le plan d'entreprise. Cela a été refusé par la majorité. Nous faisons donc un échange de questions, mais il est très difficile de travailler correctement et d'avoir une vision globale. À votre place, je demanderais à la majorité d'accepter ces échanges de vues d'une après-midi, ce qui nous permettrait d'avoir une vue plus claire. Les questions ne permettent pas d'approfondir les sujets.

Par ailleurs, j'entends des discussions à propos des chiffres, alors qu'il s'agit de chiffres officiels exposés dans le plan d'entreprise et qui ont été validés à un certain moment par la SNCB qui les avait distribués.

Je constate un *statu quo* jusqu'en 2020 pour le cas des guichetiers. Ils ne constitueront pas une source de diminution de l'emploi.

Je voudrais rappeler que la sécurité de l'emploi touche un aspect humain et que la présence de personnel dans chaque gare, dans chaque train et ailleurs, est importante car elle permet de garantir la qualité du transport. Je regrette que l'on fasse des économies essentiellement sur la productivité des travailleurs. Je déplore aussi les économies globales imposées par le gouvernement à la SNCB qui débouchent sur des coupes sombres au niveau de l'emploi.

Monsieur le ministre, je plaide pour que nous ayons ici un vrai débat à propos du plan de transport et du plan d'entreprise.

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

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 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): Mijnheer de minister, de raad van bestuur van de NMBS heeft in het kader van het nieuwe vervoersplan 63 plannen goedgekeurd om het treinaanbod te verbeteren.

De NMBS zal in haar vervoersplan 2017 onder de codenaam Angelic (Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi) voor de realisatie van de stedelijke voorstadsnetten gaan. Het zou enkel gaan over extra treinen, niet over extra spoorlijnen. Drie kwart van de geplande uitbreidingen van het aanbod situeert zich rond de grote steden.

Het zal u niet verbazen dat ik vooral geïnteresseerd ben in het aanbod voor Gent. Welke beslissingen nam de raad van bestuur over het voorstadsnet rond Gent?

Welke beslissingen zal hij nog moeten nemen in de verdere aanloop naar het vervoersplan 2017? Wat is de timing voor de uitrol van het voorstadsnet in Gent?

Welke bijkomende dienstverlening plant de NMBS? Wat is daarbij het uitgangspunt?

Zullen er oude stopplaatsen worden heropend om het voorstadsnet te realiseren? Ik denk aan Langerbrugge, Gent-Noord of Mariakerke. Waarom wel of niet?

Zal er een vermindering zijn van de dienstverlening voor bepaalde verbindingen naar Gent als gevolg van een dergelijk systeem?

Zal spoorlijn 204 Gent-Zelzate naar het havengebied worden heropend voor reizigersvervoer? Waarom wel of niet? Als dat niet het geval is, welke ambitie op langere termijn heeft de NMBS met betrekking tot die lijn?

19.02 Minister **François Bellot**: Het nieuwe vervoersplan beoogt op de eerste plaats de uitbreiding van de voorstadsnetten rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Die steden hebben te kampen met zware mobiliteitsproblemen. De NMBS wil haar inspanningen op die agglomeraties concentreren.

De NMBS wenst op dit ogenblik nog niet in detail te communiceren over de precieze bijkomende dienstverlening. Het gefinaliseerde plan, met de gedetailleerde dienstregelingen, zal, nadat het in december 2016 door de raad van bestuur van de NMBS wordt goedgekeurd, aan de Ministerraad worden voorgelegd in februari 2017, zoals de wet het voorschrijft voor grote wijzigingen aan het vervoersplan. In december 2017 wordt het plan dan ten uitvoering gebracht.

Het vervoersplan, dat in werking treedt in december 2017, is gebaseerd op het vervoersplan van december 2014 in een verbeterde versie.

Wat uw vraag over de lijn 204 betreft, heeft de NMBS, op vraag van de overheid, een studie naar de potentiële meerwaarde van de heropening van die lijn uitgevoerd. Een heropening van spoorlijn 204 voor reizigersvervoer is afhankelijk van de opwaardering van de infrastructuur voor het reizigersvervoer, waarvoor de nodige budgetten in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel, alsook de nodige exploitatiebudgetten voor de reizigerstreinen op die lijn moeten worden uitgetrokken. Een dergelijke opwaardering kan niet worden gerealiseerd binnen de termijn die nodig is voor de lancering van het vervoersplan van december 2017.

Afhankelijk van de beslissingen die in het kader van het meerjareninvesteringsplan zullen worden genomen, zal de NMBS haar aanbod op lijn 204 aanpassen op basis van de infrastructuur die in de toekomst beschikbaar zal zijn.

19.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik leid af uit de timing die u vooropstelt, dat nog geen details over het voorstadsnet Gent beschikbaar zijn. Wij zullen het dossier uiteraard op de voet volgen.

Het is alvast jammer dat de opening van spoorlijn 204 voor het reizigersvervoer niet mee in het plan wordt opgenomen. Ik heb u en uw voorganger daarover al een paar keer geïnterpelleerd. Ik begrijp dat de infrastructuur moet worden aangepast. Mits kleine aanpassingen en met een beetje goede wil is een dergelijke oefening echter realiseerbaar.

Moet ik uit uw antwoord begrijpen dat die aanpassingen niet meer voor de huidige legislatuur zullen zijn? De havenmensen en de havengemeenschap snakken er echt naar. Ik wil nogmaals extra onderstrepen dat daarvan echt werk moet worden gemaakt en dat naast het aanbod van een voorstadsnet de opening van spoorlijn 204 een prioriteit moet zijn, opdat men de ruime havengemeenschap in Gent zou kunnen bedienen.

19.04 **François Bellot**, ministre: Je voudrais faire comprendre à mes collègues comment se fait un plan de transport. 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. Donc, concrètement, j'ai des demandes pour les lignes 104, 15, 18, 19. Pour pouvoir faire circuler des trains sur une ligne alors que la ligne n'est pas en ordre, notre plan de transport 2017 ne sait pas reprendre les trains aujourd'hui, mais c'est aujourd'hui qu'on doit prévoir dans le plan d'investissements 2016-2020 les infrastructures nécessaires pour faire circuler les trains à partir de 2020 dans le plan de transport 2020.

La **présidente**: Monsieur le ministre, je ne vais pas accepter qu'il y ait un débat sur ce sujet ici car cela a été

refusé ce matin.

19.05 François Bellot, ministre: Il y a une autre réponse après à une question posée...

La **présidente**: Tout ce que vous dites est fondamentalement intéressant pour l'ensemble de la commission mais on va rester dans le cadre de la question de M. Yüksel.

19.06 Veli Yüksel (CD&V): Ik ben blij dat de minister een verduidelijking geeft over een zeer specifieke vraag, dus u hoeft daarbij geen koppeling te maken met de vraag die vanmorgen aan bod is geweest.

Ik begrijp uit het antwoord van de minister dat op basis van de huidige infrastructuur niet kan worden voorzien in de ontsluiting van spoorlijn 204 en dat daarvan pas ten vroegste sprake kan zijn in de periode 2017-2020. Is dat correct? Ik hoop dat er in deze legislatuur nog stappen kunnen worden gezet, zowel voor lijn 204 als voor andere lijnen, waarop collega's uiteraard ook zeer geïnteresseerd zitten te wachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de regering wil sociale verkiezingen introduceren bij de spoorwegen. Voor het zomerreces hebben wij het wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake Mobiliteit goedgekeurd. Wij hebben uiteraard eerder al gepleit voor de invoering van sociale verkiezingen.

In dat wetsontwerp staat dat uiterlijk eind 2018 verkiezingen georganiseerd moeten worden. De spoorvakbonden zijn echter gekant tegen de invoering daarvan. Zij vrezen aan macht te zullen inboeten. De vakbonden kregen zelf inspraak om een regeling voor de sociale verkiezingen uit te werken. De deadline hiervoor is het einde van dit jaar.

In andere dossiers, bijvoorbeeld dat van de gegarandeerde dienstverlening, stellen wij vast dat de vakbonden niet altijd even constructief meewerken. De deadlines werden bijna nooit gerespecteerd. Er valt te vrezen dat men in dit dossier dezelfde tactiek hanteert.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u, mijnheer de minister.

Wat zult u ondernemen, mochten de spoorbonden tegen eind december van dit jaar geen voorstel voor sociale verkiezingen hebben uitgewerkt?

Hoe zult u garanderen dat uiterlijk eind 2018 sociale verkiezingen plaatsvinden bij de NMBS?

20.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, HR Rail organiseert sinds het verschijnen van de wet van 3 augustus 2016 taskforcevergaderingen in overleg met de syndicale organisaties ter voorbereiding van de sociale verkiezingen. Tijdens deze vergaderingen worden de verkiezingsprocedures, de handelingen die aan de verkiezingsprocedures voorafgaan en het aantal mandaten besproken en uitgewerkt. Deze vergaderingen worden op regelmatige basis georganiseerd en verlopen tot nader order op een constructieve manier, teneinde uiterlijk in 2018 tot de gewenste verkiezingen te komen.

20.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit duidelijk antwoord. Ik hoop dat u het dossier nauwgezet zult blijven opvolgen, zodat wij niet te maken krijgen met een dossier als dat van de gegarandeerde dienstverlening, waarbij mijn voorstellen inzake sociaal overleg naar de Griekse kalender werden verwezen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 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)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag handelt over de aannemer die in gebreke bleef bij de spoorinfrastructuurwerken op spoorlijn 125.

Ik heb u daarover reeds een vraag gesteld, mijnheer de minister, vóór het zomerreces, namelijk toen ik u vroeg over de sancties die opgelegd werden aan de aannemer die een reeks spoorinfrastructuurwerken moest uitvoeren op de lijn 125 Namen-Luik. Op die lijn is begin juni een tragisch treinongeval gebeurd. Voor de werken aldaar werd in 2014 een openbare aanbesteding uitgeschreven. Zes maanden na de gunning van de opdracht waren de werken echter nog niet opgestart.

Helaas moest ik vaststellen dat u mij enkel op mijn eerste deelvraag een antwoord verschaftte. De overige vragen bleven onbeantwoord, vandaar dat ik mij vrij voel om u een aantal vragen opnieuw voor te leggen.

Ten eerste, de aannemer zou onder meer een verbod opgelegd zijn om gedurende een bepaalde periode mee te dingen naar overheidsopdrachten. Kan u dit nog eens bevestigen? Door wie werd deze beslissing genomen?

Ten tweede, voor welke periode werd die aannemer uitgesloten? Als ik me niet vergis, kreeg ik ook daarop geen antwoord.

Ten derde, geldt zo'n verbod enkel voor overheidsopdrachten die door Infrabel uitgeschreven worden of geldt het ook voor alle andere overheidsopdrachten?

Ten vierde, klopt het dat Infrabel nooit eerder gebruikmaakte van deze sanctie? Met andere woorden: is het effectief de eerste maal dat een aannemer die in gebreke blijft tijdelijk uitgesloten wordt om mee te dingen naar opdrachten?

21.02 Minister François Bellot: Beste collega, op 4 maart 2016 werd door Infrabel eenzijdig beslist de opdracht te verbreken en werd ook een voorbehoud gemaakt om een bijkomende sanctie te treffen, met name de tijdelijke uitsluiting van de aannemer met betrekking tot deelname aan aanbestedingen uitgeschreven door Infrabel.

De aannemer heeft de werf onmiddellijk verlaten doch contesteerde de genomen beslissing. De partijen zijn hierna in constructieve gesprekken getreden. De aannemer heeft zich evenwel meteen geëngageerd om in elk geval tijdens de besprekingen niet deel te nemen aan aanbestedingen die worden uitgeschreven door Infrabel.

Om een rechtszaak te vermijden en ook om het lanceren van de aanbesteding niet te blokkeren, werd op 10 juni 2016 in een dading met de aannemer overeengekomen tot een onmiddellijke stopzetting van de opdracht in plaats van een eenzijdige verbreking, tot het engagement van de aannemer niet deel te nemen aan aanbestedingen die worden uitgeschreven door Infrabel tot en met 15 augustus 2016, tot het engagement van de aannemer hoe dan ook niet deel te nemen aan de aanbesteding van de stopgezette opdracht en tot de betaling van een schadevergoeding door de aannemer.

Via deze dading bekwam Infrabel hetzelfde resultaat als in het begin gold, met als extra voordeel dat de verbintenissen die werden aangegaan in de dading vaststaan en niet meer betwist kunnen worden.

Het verbod blijft beperkt tot aanbestedingen die worden uitgeschreven door Infrabel. De uitsluitingssanctie die wordt bepaald in artikel 48, alinea 1 van het koninklijk besluit van 14 januari 2013 geldt enkel voor opdrachten van werken na de inwerkingtreding van het voornoemde koninklijk besluit, op 1 juli 2013. Deze sanctie werd tot op heden door Infrabel nog nooit toegepast voor opdrachten van werken.

In dit geval werd de eenzijdige verbreking omgezet in een minnelijke schikking met hetzelfde resultaat.

21.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u even slecht verstaan. Er was een engagement om niet deel te nemen tot 15 augustus 2016, of heb ik dat verkeerd begrepen?

21.04 Minister François Bellot: 15 augustus 2016.

21.05 Wouter Raskin (N-VA): Goed. Ik dank u voor uw antwoord.

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

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.*

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 ECOMM 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)

De **voorzitter**: Collega Geerts is ziek en daardoor afwezig.

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de raad van bestuur van de NMBS keurde onlangs het nieuwe vervoersplan voor 2017 goed. Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts is echter niet van plan om dat vervoersplan goed te keuren. Hij wil eerst duidelijkheid over de komende meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel. Daarop is vandaag immers nog geen zicht. De minister is er vooral niet over te spreken dat het vervoersplan expliciet stelt dat er geen exploitatie gepland wordt voor onder andere drie Limburgse spoorlijnen — u alludeerde er daarnet al op — die door Vlaanderen als prioritair bestempeld worden.

Hoe verhoudt het vervoersplan van de NMBS zich tot de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel? Wat is de stand van zaken vandaag?

In welke mate is het vervoersplan een voorafname op deze meerjareninvesteringsplannen?

22.02 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij hierbij graag aan. Ik wilde het graag hebben over de vergadering van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit, waar deze zaken besproken worden. In de communicatie van minister Weyts lezen wij dat er gisteren een vergadering zou geweest zijn hieromtrent. Vandaar mijn volgende vragen.

Wat was het resultaat van de vergadering van gisteren betreffende het vervoersplan van de NMBS?

Wat is uw antwoord op de bezorgdheden van uw Vlaamse collega-minister van Mobiliteit, gelet op het feit dat hij inderdaad de twee dossiers koppelt, namelijk het vervoersplan en het meerjareninvesteringsplan,

maar dat dit ook beslist zou zijn geweest door het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit? Eerst wordt er beslist om de dossiers te koppelen, maar nadien blijkt één van de partners zich niet te houden aan die beslissing. Vandaar mijn vraag om duidelijkheid.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, zoals reeds gezegd, heeft de raad van bestuur van de NMBS in het kader van het nieuw vervoersplan 63 plannen goedgekeurd om het treinaanbod te verbeteren.

Alles in acht genomen, is dat toch wel een doorbraak en goed nieuws. Voor het eerst sinds 1998 komt er een serieuze toename van het aantal treinkilometers. Alle doemdenkers over de NMBS ten spijt is dit een positief gegeven en een goede zaak voor het openbaar spoorvervoer in ons land.

Eveneens positief aan het vervoersplan is dat er een veel beter overleg is geweest met verschillende betrokken actoren, waaronder de regionale vervoermaatschappijen en ook een ruimer overleg via een roadshow, waarbij per provincie verschillende betrokkenen werden gehoord.

Voorlopig zullen er geen nieuwe spoorlijnen worden opgenomen in het vervoersplan. Daarvoor moeten eerst beslissingen worden genomen op het niveau van het investeringsplan, waarna de infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd. Ik pik even in op de problematiek van de lijnen 15, 18 en 20, waarnaar de heer Raskin ook al verwees.

Mijnheer de minister, onder ons gezegd en gezwegen — ik zie hier niemand van de oppositie — betreur ik dat het vervoersplan door uw Vlaamse collega zo wordt afgebroken, want ik meen dat het vooral een positief verhaal is.

Niettemin is de vraag naar een exploitatie op die lijnen wel terecht. Ik denk dat het vervoersplan wordt opgemaakt op basis van de beschikbare infrastructuur en dat de investering in nieuwe infrastructuur los daarvan moet worden gezien, maar ze is daarom niet minder urgent. Als de nieuwe infrastructuur er is, kan een vervoersplan uiteraard altijd worden aangepast. Maar dit terzijde.

Ik heb de volgende vragen. Kunt u de grote lijnen van de beslissingen die zijn genomen nog eens kort toelichten? Werden deze beslissingen met u besproken? Ik veronderstel van wel. Zijn ze in overeenstemming met het toekomstig investeringsplan en de toekomstige beheerscontracten?

Wat is de verdere timing voor het vervoersplan 2017?

Wat is de stand van zaken van het investeringsplan? Dat is toch wel belangrijk, want wij wachten daarop al veel te lang. Wat is de verdere timing daarvoor?

U hebt vorige zomer aangekondigd dat er een miljard extra investeringen zullen komen in de spoorwegen. Dat is een beslissing van de federale regering. Zal dat miljard worden geïncorporeerd in het investeringsplan? Waarvoor zal dat budget precies worden aangewend? Ik heb begrepen dat het aan Franstalige kant zal worden aangewend voor de verdere uitrol van het GEN Brussel, maar daarin kunnen wellicht nog andere projecten worden opgenomen.

Tot slot, u hebt een investeringscomité opgericht, dat tot doel heeft het hokjesdenken te overstijgen, dus het denken vanuit Infrabel aan de ene kant en vanuit de NMBS aan de andere kant — al is dat niet negatief bedoeld. Op die manier kan men bij investeringen die voor de ene kosten betekenen maar voor de andere opbrengsten kunnen genereren, beide partners bij elkaar brengen en alzo de kosten-batenanalyse op een betere manier maken dan louter op bedrijfsniveau, aan de kant van Infrabel.

Als wij naar de lijnen kijken waarnaar ook collega Raskin al verwees, bijvoorbeeld de elektrificatie van Mol-Hamont en Mol-Hasselt, dan zien wij dat die kosten genereren voor Infrabel, maar dat die daarnaast ook inkomsten en minder kosten betekenen voor de NMBS. Men moet het ene en het andere naast elkaar leggen om goed over die investeringen te beslissen. Hoe zal daarmee worden omgegaan? Zal men een helikopterzicht behouden op de twee, namelijk de kosten voor Infrabel en de opbrengsten voor de NMBS, om de investering in haar geheel te beoordelen als de knopen voor het investeringsplan doorgehakt zullen moeten worden?

22.04 Minister François Bellot: Beste collega's, de NMBS is van plan het vervoersplan om de drie jaar aan

te passen, om tegemoet te komen aan de veranderende behoeften van de klant en om tegelijkertijd rekening te kunnen houden met de planning van werken op het spoor netwerk.

De uitwerking van het nieuwe beheerscontract en de meerjaren investeringsplannen van de NMBS en Infrabel stoelt op de volgende vier grote principes. Ten eerste, meer reizigers aantrekken. Ten tweede, de capaciteit van de treinen verhogen. Ten derde, het gebruik van het bestaande netwerk optimaliseren. Ten vierde, de capaciteit van het net verruimen.

Binnen die context beoogt het vervoersplan 2017 een optimalisatie van het gebruik van de thans beschikbare 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 stakeholders en de regionale vervoerspartners, die al in september 2015 van start ging.

Het is de eerste keer dat de NMBS zo vroeg in het proces haar stakeholders raadpleegt. Zo werd al overlegd met de reizigersvereniging, de regionale vervoermaatschappijen en de verschillende Gewesten. In totaal werden drie vergaderingsrondes gehouden tussen de NMBS, de vervoermaatschappijen en de diensten van de administraties van de drie Gewesten die belast zijn met de mobiliteit, en vonden er vier vergaderingen van het ECMM plaats, telkens voorafgegaan door meerdere voorbereidende vergaderingen. Vanwege een operator van openbaar vervoer is dit een ongezien overleg en transparantie-inspanning. Nooit eerder heeft een onderneming als de NMBS zoveel energie gestoken in het overleg met de andere mobiliteitsactoren.

Op mijn eigen initiatief werden in mei en juni tijdens een provinciale roadshow de burgemeesters en de lokale en regionale politieke verantwoordelijken door de NMBS geconsulteerd. Deze consultatieronde leverde een hele reeks voorstellen op, die naast het klantenpotentieel ook op hun technische en financiële haalbaarheid werden getoetst. In totaal werden 129 voorstellen gedaan. Daarvan bleken 29 voorstellen technisch niet haalbaar te zijn tegen 2020, maar van de 100 resterende voorstellen blijven er na bovenvermelde haalbaarheidsanalyse uiteindelijk 63 over. De voorstellen moeten leiden tot een reeks verbeteringen aan en uitbreidingen van het bestaande vervoersplan.

De ministers van Mobiliteit waarderen het overlegproces binnen het ECMM alsook de transparantie tegenover de Gewesten met betrekking tot de voorstellen voor het nieuw vervoersplan van de NMBS.

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

Wat het vervoersplan betreft, op 28 oktober heeft de raad van bestuur van de NMBS de krachtlijnen goedgekeurd van het vervoersplan dat in december 2017 wordt doorgevoerd. Het plan beoogt een uitbreiding van het aanbod en een verbetering van de dienstverlening aan de klant, onder andere via een optimalisering van de aansluitingen en een verlaging van de reistijd. Na de validatie van de technische haalbaarheid van de voorstellen wordt het plan in een concrete dienstregeling gegoten die eind dit jaar finaal wordt goedgekeurd.

Het nieuw vervoersplan behelst, met ingang van december 2016, een verbetering van het S-aanbod voor de verbindingen naar Brussel komende uit Vlaanderen en Wallonië, en de verbindingen rond Antwerpen. Dit zijn twee bijzonder verzadigde steden. Tegen december 2017 komt er een verbetering van het globaal aanbod met 5 % over heel het land.

Ik kom tot de investeringen. Naast de vragen inzake het aanbod rijzen er bepaalde vragen van de stakeholders. Volgens de NMBS zijn er aanzienlijke investeringen nodig in de spoorweginfrastructuur en deze kunnen niet vóór 2020 worden gerealiseerd. Het zou voor problemen zorgen indien die logica niet wordt gevolgd, net alsof de TEC of De Lijn busverkeer zouden voorstellen terwijl er nog geen straten zijn.

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.

Dit betekent niet dat er reeds een definitief standpunt werd ingenomen met betrekking tot 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 evenwel vandaag geen vervoersplan voor december 2017 opmaken, dat rekening houdt met de infrastructuur die in de toekomst zal worden georganiseerd. Als de nieuwe infrastructuur operationeel zal zijn, zal de NMBS een nieuw vervoersplan opstellen teneinde dit in aanmerking te nemen in haar nieuw aanbod voor de reizigers.

De vragen over investeringen in de spoorweginfrastructuur werden weliswaar onderzocht door de technische investeringscel zonder rekening te houden met de beschikbare budgetten. Deze zullen het voorwerp moeten uitmaken van een analyse in de strategische cel, zodra de officiële versie van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en de NMBS ons is bezorgd.

Ik herhaal dat de beslissing die de raad van bestuur van de NMBS op 28 oktober 2016 heeft genomen met betrekking tot het vervoersplan 2017 een principebeslissing is. De eindbeslissing zal in december 2016 worden genomen. Het spreekt voor zich dat deze beslissing zal afhangen van de door Infrabel gegarandeerde beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur.

De concrete realisatie van het vervoersplan hangt hoe dan ook af van de beschikbaarheid van de rijpaden en doorslaggevende elementen. In de continuïteit van het lopend overleg met de infrastructuurbeheerder zal de NMBS de huidige voorstellen naar eerstgenoemde sturen om duidelijkheid te krijgen over de beschikbaarheid van de nodige rijpaden en over de impact van de werken op het net. Op basis van al die informatie zal de raad van bestuur in december 2016 een beslissing nemen over de uiteindelijke dienstregeling. Na de definitieve goedkeuring door de raad van bestuur en de politieke overheid, wordt in het voorjaar van 2017 teruggekoppeld naar de stakeholders via roadshows, waarop zij, zoals in 2014 en in het voorjaar van 2016, uitgenodigd zullen worden.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, dat was een volledig antwoord, waarvoor dank.

22.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw omstandige uitleg. Als ik u goed begrijp, is het niet de omgekeerde wereld als er eerst een vervoersplan opgesteld wordt, zonder een zicht te hebben op de meerjareninvesteringsplannen. Er ligt vandaag een vervoersplan voor en u wilt kort op de bal spelen door dat om de drie jaar aan te passen. Daarvoor baseert u zich op de lijnen die vandaag bestaan. Als er lijnen bijkomen, dan bestaat de bereidheid om het vervoersplan aan te passen. Waarvan akte.

Mijn vraag was in welke mate het vervoersplan een voorafname is op het meerjareninvesteringsplan. In mijn vraag haalde ik Vlaamse spoorprioriteiten aan, die grotendeels Limburgse spoorprioriteiten zijn, namelijk de lijnen 15, 18 en 19. Mag ik concluderen dat het feit dat deze prioriteiten vandaag niet in het vervoersplan zitten, geen negatieve voorafname is op wat er zal komen? Met andere woorden, voornoemde lijnen maken evenveel kans als andere om alsnog opgenomen te worden in het meerjareninvesteeringplan van Infrabel? Dat begrijp ik uit uw antwoord.

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

22.07 Wouter Raskin (N-VA): Ik denk dat het voor Vlaanderen heel duidelijk is. Minister Weyts is daarin heel duidelijk. Ik wil u een primeur geven. Hij heeft vandaag in het Vlaams Parlement op een aantal vragen geantwoord dat hij onverkort blijft staan achter de Limburgse lijnen, die ook Vlaamse prioriteiten zijn.

Het is goed dat het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit overlegt. Wij zijn daarvoor vragende partij, maar ik roep u op om niet alleen uit beleefdheid te overleggen, maar om effectief rekening te houden met de prioriteiten die door de regio's naar voren worden geschoven.

Mijn conclusie blijft — en dat is het belangrijkste nieuws, althans voor mij — dat het ontbreken van die Limburgse lijnen in het vervoersplan van vandaag geen negatieve voorafname is op wat zou kunnen komen.

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

Ik zal het niet hebben over het vervoersplan op zich. Het is inderdaad jammer dat dit nu wordt ondergesneeuwd door de discussies over het investeringsplan.

Ik heb vernomen dat op 30 september in het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit in overleg werd

besloten om alle strategische dossiers van het spoor te koppelen in een pakket. U knikt bevestigend, dus ik ga ervan uit dat dit klopt. Welnu, als een van de partners zich daar niet aan houdt, moet u begrijpen dat dit zorgt voor een vertrouwensbreuk. De NMBS heeft haar vervoersplan goedgekeurd, zonder dat er een uitspraak is over de andere strategische spoordossiers. Ik vind het jammer dat dit nu op flessen wordt getrokken. Uiteraard gaat de Vlaamse minister niet vragen om tegen eind 2017 treinen te laten rijden waar er nu nog geen sporen liggen. U zegt dat De Lijn ook geen bussen kan laten rijden waar er nog geen straten liggen.

Daarover gaat het evenwel niet. Het gaat over de manier van werken en over het overleg tussen de ministers van Mobiliteit — waaraan u in uw beleidsnota veel belang hecht — en waarbij werd afgesproken om uit te gaan van een pakket, een bundeling van alle strategische spoordossiers, met zowel het vervoersplan, het investeringsplan, het meerjareninvesteringsplan als de beheersovereenkomsten. Maar nu wordt dat bundelen losgelaten door een van de partners.

22.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, zelf zou ik nog een bedenking willen toevoegen over de afstemming tussen vervoersplan en investeringsplan. Daarover gaat het immers in essentie.

Het vervoersplan 2017-2020 moet sowieso op de beschikbare infrastructuur worden gebaseerd, wat niet wegneemt dat wij eens goed zouden moeten nadenken over de manier waarop beide aspecten op elkaar kunnen worden afgestemd. Doet Infrabel haar ding en ontwikkelt zij infrastructuur, waarmee de NMBS het dan maar moet doen, of is het de NMBS als aanbieder van openbaar vervoer die nadenkt over de gaten in de infrastructuur en aan Infrabel vraagt de leemten op het vlak van de infrastructuur te vullen?

In dat geval werken wij op een ander niveau. Dan werken wij niet aan een kortetermijnvervoersplan 2017-2020 maar aan een plan met pakweg horizon 2025 of 2030. Het zou goed zijn dat een visie op langere termijn wordt ontwikkeld over de noden van ons spoorwegnet, bijvoorbeeld in Limburg en uiteraard ook elders in Vlaanderen en België, alsook over de vraag waar wij met het spoorwegaanbod naartoe willen.

Daarop kunnen vervolgens de investeringen worden afgestemd die door de infrastructuurbeheerder moeten worden gedaan.

Dat kader zouden wij moeten uitwerken, weliswaar los van het operationele vervoersplan, dat op korte termijn wordt gepresenteerd of uitgevoerd.

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 16.40 heures.