

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 JANUARI 2015

Voormiddag

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

du

MERCREDI 21 JANVIER 2015

Matin

Le développement des questions et interpellations commence à 10.42 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 10.42 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La **présidente**: Chers collègues, vous aurez vu que nous avons plus de 80 questions à l'ordre du jour. Comme je l'avais fait à l'occasion de la première séance de questions/réponses, je vous demanderais de respecter le Règlement et je compte bien le faire respecter. Vous savez que l'échange doit se faire en 5 minutes, pas plus. Cela avait très bien fonctionné de la sorte la fois dernière. Pour que tout le monde puisse poser ses questions, il faut que chacun respecte l'autre. Je vous propose donc d'essayer d'aller à l'essentiel dans la formulation de vos questions et de vos répliques. La même chose vaut évidemment pour la réponse de la ministre.

Mme Vanheste a demandé le report de sa question n° 457 à une réunion ultérieure. La question n° 496 de M. Geerts est retirée. M. Yüksel et Mme Lahaye-Battheu ont demandé le report de leurs questions jointes n°s 581 et 660.

01 Question de M. David Clarinval à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets relatifs à la ligne 161-162 (Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg)" (n° 638)

01 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor lijn 161-162 (Brussel - Luxemburg - Straatsburg)" (nr. 638)

01.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, madame la ministre, depuis six ans déjà, les travaux de modernisation de la ligne SNCF 161-162 sont en cours. Le rôle stratégique de cette ligne n'échappe à personne, étant donné son statut de trait d'union entre les trois principales capitales de l'Europe (Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg).

Un projet avait été lancé afin de relier directement Strasbourg ou la Suisse depuis Bruxelles via Namur. Or, ce projet risque de couler: si les choses ne changent pas, les voyageurs qui voudront rejoindre Strasbourg ou Bâle depuis Namur devront descendre du train à Luxembourg et embarquer dans un autre convoi.

En effet, il m'est revenu que la SNCF, désireuse d'amortir les lignes TGV Bruxelles-Paris et la nouvelle ligne TGV Est, propose le lancement, dès 2016, de deux liaisons en TGV vers Strasbourg au départ de Bruxelles via Lille. Elle propose également de faire circuler des trains TGV entre Strasbourg et Luxembourg avec la prolongation éventuelle vers le sud de la France. Simultanément, la SNCF propose de supprimer les trains de la série 90 actuellement utilisés sur la partie française sur le parcours Bruxelles-Bâle, dès la mise en place du nouveau service TGV. Conséquence: la liaison internationale des capitales européennes Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, ainsi que la desserte de Namur, pourraient ne plus être assurées par des trains sans rupture de charge en gare de Luxembourg. Or, la ligne Bruxelles-Luxembourg avait été inscrite comme troisième priorité des lignes transeuropéennes dans le Conseil de l'Union européenne, il y a plus de 30 ans!!

Madame la ministre, qu'en est-il de ce projet? Pouvez-vous tout mettre en œuvre afin de garantir le

caractère international de la ligne Bruxelles - Luxembourg vers Strasbourg? Pouvez-vous également me dire où en sont les travaux de modernisation et de rénovation des lignes 161-162?

01.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse est aujourd'hui desservi par deux trains Eurocity (EC) et propose des temps de parcours de 2 h 55 à 3 h 03 à destination de Luxembourg et de 5 h 05 à 5 h 29 à destination de Strasbourg et de 6 h 33 à destination de Bâle.

Pour la relation Bruxelles-Luxembourg, 17 IC J et 3 IC+ quotidiens viennent compléter cette offre.

Je ne peux malheureusement que constater la dégradation, d'année en année, de cette relation en termes de qualité, confort et régularité.

En outre, la mise en œuvre du nouveau plan de transport dès le 14 décembre 2014, ainsi que les travaux d'amélioration de l'infrastructure sur notre réseau, sur celui des CFL et en France, allongeront les temps de parcours actuels: + 8 minutes pour les IC, + 10 minutes pour les IC J et + 36 minutes pour les EC.

Par ailleurs, les améliorations d'infrastructure des réseaux adjacents réduisent déjà ou réduiront à court et moyen termes, les temps de parcours sur les itinéraires concurrents. De plus, le projet d'amélioration de l'offre avec du matériel pendulaire en partenariat avec les CFL, la SNCF et les CFF n'a pas abouti suite au retrait de ces derniers du projet.

Si l'on ajoute à cela le fait que le matériel suisse habituellement utilisé, de bonne qualité, a dû être remplacé par des voitures SNCB datant d'avant 1980 et ne répondant plus aux critères de confort actuels pour les longs trajets, l'avenir commercial de ces liaisons internationales ne pourrait être garanti, à moins qu'une refonte totale du projet soit envisagée.

Pour éviter que le trafic inter-capitales Bruxelles-Luxembourg ne cède encore plus de parts à la voiture et que les relations à plus longue distance ne soient progressivement désertées par les voyageurs et par ses partenaires au profit de solutions alternatives passant par Paris, Lille, Cologne ou Francfort, la SNCB doit développer une relation rapide en correspondance avec la future relation TGV Luxembourg-Strasbourg avec une offre tarifaire intégrée et un service *business* et première classe en adéquation avec les exigences actuelles.

La SNCB s'est tournée vers les CFL pour examiner ensemble les solutions concrètes à mettre en œuvre. Il a été convenu de rassembler et d'étudier les données existantes d'utilisation de cette ligne et de les compléter si nécessaire par une étude de marché afin d'identifier la demande actuelle et future. Cette nouvelle desserte ne pourrait toutefois pas être proposée avant le nouveau plan de transport de décembre 2017.

Le transport international de voyageurs qui s'est ouvert à la libre concurrence le 1^{er} janvier 2010 doit être rentable sur fonds propres. Le désintérêt des partenaires ferroviaires limitrophes représente donc pour la SNCB un obstacle majeur à la poursuite de la relation directe Bruxelles-Strasbourg et au-delà.

Sur la base des analyses à réaliser, il sera déterminé si la future relation Bruxelles-Luxembourg doit encore être opérée sur le sol belge sous contrat de service public avec de nombreux arrêts intermédiaires qui détérioreront l'attractivité du parcours pour la clientèle internationale ou si ces parcours doivent devenir purement commerciaux, auquel cas le niveau des tarifs devra permettre de dégager une marge commerciale raisonnable.

Du point de vue des travaux de modernisation et de rénovation des lignes 161 et 162, Infrabel prévoit la mise à quatre voies de la ligne 161 entre Schuman et Etterbeek en décembre 2015, et entre Etterbeek et la bifurcation de Louvain-la-Neuve en décembre 2025. La vitesse sur ce dernier tronçon est augmentée de 130 à 160 kilomètres à l'heure.

01.03 David Clarinval (MR): Madame la ministre, vous confirmez les craintes et nous n'avons pas beaucoup de perspectives avant 2019.

Je dois bien avouer que c'est avec un brin de pessimisme que j'envisage l'avenir de ce dossier. Je compte donc sur vous pour tenter le mieux possible d'éviter que ces lignes ne disparaissent purement et simplement.

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

01.04 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik heb contact opgenomen met mevrouw Temmerman. Wij hebben afgesproken dat wij onze samengevoegde vragen nrs 657 en 826 omzetten in schriftelijke vragen als wij het antwoord nu kunnen meekrijgen. Misschien gaat dat sneller.

De **voorzitter**: Dat is goed.

01.05 Daphné Dumery (N-VA): Dank u, mevrouw de voorzitter.

02 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation par Infrabel des sonneries d'avertissement des passages à niveau" (n° 735)

02 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie door Infrabel van belsignalen aan de overwegen" (nr. 735)

02.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, le 12 novembre dernier, dans cette même commission, vous répondiez à une de mes questions à propos de l'installation par Infrabel de sonneries d'avertissement aux passages à niveau. Vous m'annonciez que l'opération avait débuté plus tôt cette année et qu'elle se terminerait pour la fin de l'année 2015. À cette occasion, vous m'aviez d'ailleurs fait parvenir la liste des passages à niveau qui, en date du 12 novembre 2014, étaient déjà équipés de cette nouvelle sonnerie d'avertissement.

J'ai lu très attentivement ce document, madame la ministre, et l'analyse de cette liste m'a interpellé. Sur le site lesonquisauve.be, que vous m'aviez conseillé de visiter, Infrabel fait état de 1 549 passages à niveau sur notre territoire, qui se répartissent plus ou moins comme ceci: près de 1 100 en Flandre, environ 440 en Wallonie et 13 à Bruxelles. En date du 12 novembre, 185 passages à niveau étaient déjà équipés de cette nouvelle sonnerie d'avertissement. On ne peut que s'en féliciter. En revanche, sur les 185 passages à niveau équipés, 162 se trouvent en Flandre, alors que la Wallonie n'a vu que 10 de ses passages à niveau déjà équipés par ce nouveau système de sécurité. En d'autres termes, cela signifie que près de 15 % des passages à niveau de Flandre sont déjà équipés, alors que la Wallonie est à la traîne avec seulement 2,3 % de ses passages à niveau équipés.

Aujourd'hui, je fais donc le constat d'un déséquilibre flagrant dans les priorités d'installation de ce système de sécurité choisies par le gestionnaire du réseau ferroviaire.

Madame la ministre, pourriez-vous me donner un agenda plus précis à propos de l'installation de ce système de sécurité, par exemple en termes de couverture territoriale de chaque région et de chaque province. Pourriez-vous également me communiquer les montants investis? D'avance, je vous remercie de vos réponses.

02.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, l'installation des nouvelles sonneries aux passages à niveau constitue indéniablement un projet qui génère une réelle plus-value en termes de sécurité pour le réseau ferroviaire et les usagers de la route.

Dans le cadre du processus de mise en place de cette nouvelle sonnerie à l'ensemble des passages à niveau du pays, il est toutefois impossible de respecter en permanence un équilibre entre la Flandre et la Wallonie. Il est en effet plus efficace et donc aussi plus économique d'équiper à la suite les passages à niveau situés à proximité les uns des autres. Cet équilibre entre les arrondissements ferroviaires et entre les Régions sera cependant à nouveau respecté à très brève échéance, puisque le planning prévoit que tous les passages à niveau du pays seront équipés de la nouvelle sonnerie avant la fin de l'année.

Le site lesonquisauve.be, que vous avez très utilement consulté, continue d'être mis très régulièrement à jour avec les dernières informations en ce domaine.

Le budget global prévu pour le projet s'élève à 2,5 millions d'euros.

Enfin, le secrétariat de la commission a reçu par mail le planning d'équipement par arrondissement pour 2014 et le planning théorique complet des équipements de tous les passages à niveau.

La **présidente**: Je vais immédiatement demander ce document au secrétariat, afin de le transmettre aux membres.

02.03 Laurent Devin (PS): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Je vais y être très attentif.

J'aimerais que le secrétaire de la commission puisse confirmer les propos de Mme la ministre, de sorte que nous disposions ensuite de ce document.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation du système de sécurité ERTMS" (n° 736)

03 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van het veiligheidssysteem ERTMS" (nr. 736)

03.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, la SNCB vient de confier à la société Alstom Belgium, filiale du groupe français Alstom, la tâche de munir 449 de ses trains du système de sécurité européen ERTMS (European Rail Traffic Management System). Il s'agit ici d'un investissement de 70 millions d'euros pour le groupe ferroviaire.

Madame la ministre, pouvez-vous nous communiquer le plan précis d'équipement de ces 449 trains du système ERTMS? À quelle date prévoyez-vous que la totalité des 449 trains choisis seront équipés de ce système de sécurité? Est-ce que les 449 trains choisis représentent la totalité des trains circulant sur notre réseau ferroviaire? Si non, quelle a été la méthode utilisée pour effectuer le choix des trains qui seront sécurisés en priorité? En outre, existe-t-il un projet en vue de sécuriser les autres trains? Pouvez-vous nous faire part des autres projets déjà identifiés par la SNCB et qui seront lancés au cours de la prochaine législature afin d'améliorer la sécurité des trains, du trafic et donc *de facto* des voyageurs?

03.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la sécurité est une priorité de ma note d'orientation et de ma note de politique générale.

Selon le plan d'équipement du système ERTMS, les 449 trains seront équipés pour 2023. Pour plus de précision, il y a lieu de se référer au tableau, que je remets immédiatement au secrétariat de la commission, indiquant le nombre d'engins qui seront équipés chaque année jusqu'à cette échéance.

Les 449 trains choisis ne représentent pas la totalité de la flotte de la SNCB. Au moment de la rédaction du Masterplan, celle-ci a été divisée en trois parties: les nouveaux engins qui contractuellement doivent être équipés du système ETCS, les anciens engins sur lesquels il est possible d'installer ce dernier, à savoir les 449 engins dont question, les anciens engins sur lesquels il n'est pas possible d'installer ce système. Ces engins doivent être remplacés pour garantir la capacité.

La planification de l'installation a retenu plusieurs critères, dont le maintien de la capacité, la capacité des fournisseurs, et les capacités d'homologation en Belgique et à l'étranger.

Le Masterplan a identifié tous les projets à mettre en œuvre afin que l'ensemble de la flotte de la SNCB soit équipé de l'ETCS fin 2023.

À ce jour, l'installation sur les 449 anciens engins est lancée. La migration sur les voitures-pilotes M6Bx sera exécutée en 2015. La migration sur les locomotives de type 13 et les voitures-pilotes I11 est en cours de négociation avec les fournisseurs. Les automotrices de type Desiro sont fournies avec l'ETCS opérationnel. L'activation sur les locomotives de types 18 et 19 est prévue en 2015. Le remplacement des engins qui ne pourront pas être équipés de l'ETCS par des engins de type M7 est en négociation avec le fournisseur et est dépendant des discussions budgétaires actuellement en cours. En parallèle, un suivi de l'évolution des

spécifications techniques émises par l'ERA (European Railway Agency) et des exigences des infrastructures belges et étrangères, suite à l'installation de l'ETCS, permettra d'assurer la migration de la version 2.3.0.d vers la version Baseline 3 de l'ETCS.

En outre, les plans d'action élaborés, par exemple les mesures visant à réduire le nombre de dépassements de signaux, seront poursuivis ces prochaines années.

03.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je remercie la ministre pour sa réponse.

La **présidente**: Un tableau concernant l'évolution de l'équipement des voitures nous a été remis et il sera distribué aux membres de la commission.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van ticketautomaten in treinstations" (nr. 742)

04 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des distributeurs de tickets dans les gares" (n° 742)

04.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de ticketautomaten in treinstations blijken niet altijd toegankelijk te zijn voor mensen met een visuele, auditieve, intellectuele, motorische of andere handicap.

Er is een plan om meer ticketautomaten te plaatsen en het aantal personeelsleden af te bouwen. Er ontstaat daardoor een probleem voor bovengenoemde mensen.

Blijkbaar werd dit al gesignaleerd door de VFG en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. De NMBS stelde dat er voldoende alternatieven zijn om vervoersbewijzen te kopen. Dat werd echter tegengesproken door de NHRPH, die een aantal praktijkvoorbeelden gaf om aan te tonen dat de NMBS zich in dezen vergiste.

Mevrouw de minister, heeft de NMBS ondertussen al een nieuw beleid uitgewerkt om de mensen met een van bovenvermelde handicaps niet te beboeten, maar hen te helpen? Het is volgens mij immers onaanvaardbaar dat deze mensen wegens hun handicap een boete van 7 euro zouden moeten betalen, boven op hun ticket.

04.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Geerts, de NMBS heeft op 4 december haar trimestriële meeting gehad met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. De toegankelijkheid van ticketautomaten in treinstations is daar ook aan bod gekomen.

De NMBS laat mij weten bereid te zijn om in samenspraak met de FOD Mobiliteit de toekenning van een uitzondering op de toepassing van het boordtarief in beschouwing te nemen voor iedereen die over een specifieke, voor dit doel uitgegeven kaart van de FOD Sociale Zekerheid beschikt. De NHRPH was verheugd dat de NMBS een opening laat om in de toekomst op basis van die kaart een uitzondering op het boordtarief toe te staan. De NHRPH heeft gezegd na te zullen gaan hoe een dergelijke kaart best kan worden ontwikkeld, en dit in samenwerking met de FOD Mobiliteit en/of de FOD Sociale Zekerheid.

Tot nu toe is de NMBS echter gehouden aan de actuele mogelijkheden van haar beheerscontract. De blindenkaart en de kaart voor een gratis begeleider zijn momenteel de enige reductiekaarten hierin opgenomen.

04.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u en de NMBS voor de opening die wordt geboden.

Het gaat echter niet zozeer over de reductie van de tarieven, maar over het beboet worden. De discussie gaat nu over de vraag of er al dan niet een bijkomende kaart moet worden gemaakt. Er zou kunnen worden nagegaan of de bestaande kaarten niet kunnen worden aanvaard, maar dat is een punt voor de

verschillende organisaties en de NHRPH.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nombreux accidents de cyclistes" (n° 764)

05 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vele ongevallen met fietsers" (nr. 764)

05.01 **Katrin Jadin** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, d'après les chiffres de l'édition de *La Meuse* du 2 décembre 2014, les accidents avec implication de cyclistes sont en hausse. Lors du premier semestre 2014, environ 6 000 infractions auraient été constatées et on revient à un chiffre de 27 accidents impliquant un deux-roues par jour.

Si ces chiffres s'avèrent exacts, c'est assez inquiétant et cela nécessite certaines mesures. Madame la ministre, avez-vous connaissance de cette étude? Confirmez-vous les propos de l'article de *La Meuse*? N'y a-t-il pas là une opportunité pour renforcer les contrôles?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, le nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes a bel et bien connu une hausse importante (24 %) durant le premier semestre 2014. En ce qui concerne les infractions, les chiffres qui m'ont été transmis par la police font état d'un nombre de 5 996 infractions constatées à l'encontre des cyclistes durant le premier semestre 2014.

Même si le renforcement des contrôles constitue un outil visant à accroître la sécurité et la responsabilisation des cyclistes, il me semble essentiel de poursuivre les actions de sensibilisation, d'éducation et de prévention existantes et d'encourager les cyclistes à utiliser des équipements de sécurité comme le casque ou la veste réfléchissante.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de l'atelier de Stockem" (n° 769)

06 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de werkplaats te Stockem" (nr. 769)

06.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, chers collègues, l'atelier de Stockem entretient actuellement 54 automotrices Desiro. Il me revient que 20 d'entre elles pourraient être transférées vers Bruxelles et la Flandre en vue de servir le RER. Il ne resterait alors que 34 automotrices pour assurer le service sur l'ensemble des lignes et seulement deux feraient office de réserve.

Cela pose question lorsque l'on sait que l'entretien d'une automotrice revient à son immobilisation durant une journée entière. Par ailleurs, diminuer le nombre d'automotrices à Stockem laisse craindre pour l'avenir de l'atelier et du personnel qui y est employé chaque jour.

Confirmez-vous le transfert de 20 automotrices de Stockem vers Bruxelles et la Flandre? Si oui, pourquoi supprimer autant de machines? Ne pourrait-on pas revoir ce chiffre à la baisse et en supprimer moins? Quel serait l'impact au niveau du personnel au sein de l'atelier de Stockem? Des emplois sont-ils directement menacés? Pouvez-vous m'informer des intentions concrètes de la SNCB concernant l'atelier de Stockem?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: À partir du 14 décembre 2014, l'atelier de Stockem assurera la maintenance de 35 automotrices Desiro et de 24 automotrices de type 96, ce qui représente une réduction de 10 automotrices Desiro par rapport à la situation actuelle.

L'effectif actuel de l'atelier de Stockem est de 142 équivalents temps plein et il évoluera vers 123 équivalents temps plein d'ici fin 2015 sur la base des départs naturels. Selon la SNCB, la pérennité de l'atelier de

Stockem est garantie par la construction d'un nouvel atelier près de la gare d'Arlon qui a été lancée voici quelques mois.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la voie 3 en gare de Florenville" (n° 770)

07 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van spoor 3 in het station Florenville" (nr. 770)

07.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, la voie 3 en gare de Florenville est actuellement utilisée comme voie d'évitement. Il me revient qu'il serait dans les projets de la SNCB de la supprimer. La suppression de cette voie entraînerait de nombreuses difficultés en cas de problèmes avec d'autres trains au sein de cette gare.

Pouvez-vous m'informer des intentions réelles de la SNCB à cet égard? Est-il, oui ou non, question de supprimer cette voie 3?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La voie 3 de la gare de Florenville sera démontée au premier semestre 2016 à l'occasion du réaménagement complet de la gare. Il n'y aura pas de perte de capacité.

07.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 771)

08 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget mobilité" (n° 771)

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, het mobiliteitsbudget is zowel in het Vlaams als in het federaal regeerakkoord opgenomen. Daarmee kan de werknemer à la carte en naargelang de behoeften zijn of haar mobiliteit samenstellen, waardoor dat een volwaardig alternatief zou kunnen worden voor de bedrijfswagen, zonder de bedrijfswagen op zich in vraag te stellen.

De noodzakelijke voorwaarde om van het mobiliteitsbudget een succes te maken, is de fiscale vereenvoudiging. De regelgevingen per vervoersmodus en de gebruikswijze op fiscaal, sociaal en arbeidsrechtelijk vlak, moeten worden geharmoniseerd om tot een eenvormiger, rechtvaardiger en groener systeem te kunnen komen.

Wij vinden het uiteraard een goede zaak dat de regering daarvan werk wil maken. U hebt dat zelf ook aangekondigd in uw beleidsnota. Wij hebben er ook al een wetsvoorstel over ingediend.

Mevrouw de minister, graag had ik een antwoord gekregen op de volgende vragen.

Hebt u al overleg gepleegd met uw betrokken collega's over de uitwerking van het mobiliteitsbudget? Zo ja, wat is er reeds besproken?

Binnen welke termijn verwacht u dat het mobiliteitsbudget zou kunnen worden ingevoerd?

Welke obstakels staan op dit moment de invoering van het mobiliteitsbudget in de weg? Wat moet er gebeuren om die obstakels weg te werken?

08.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, beste collega, ik heb nog geen contact gehad

met mijn collega's inzake het mobiliteitsbudget, maar er hebben reeds contacten plaatsgevonden op het niveau van de administraties. Het is mijn wens om een werkgroep op te richten, samengesteld uit leden van de verschillende betrokken administraties. Die werkgroep zal zowel het mobiliteitsbudget behandelen als de harmonisatie van de fiscale en de sociale regels inzake mobiliteit.

Er werd geen termijn vastgesteld. Zoals bepaald in het regeerakkoord, zal de regering in de loop van deze legislatuur een wettelijk kader creëren voor het mobiliteitsbudget.

Het behoort tot de werkgroep die ik wens op te richten, om de obstakels te bestuderen die de invoering van het mobiliteitsbudget in de weg staan.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben ook tevreden dat de eerste stappen worden gezet om er effectief werk van te maken.

Mevrouw de minister, ik vraag u uitdrukkelijk om als bevoegd minister voor Mobiliteit aan die kar te trekken. Het gevaar met bevoegdheden die bij verschillende ministers zitten, is dat de ene naar de andere kijkt. Ik hoop daarom dat u hiervoor echt aan de kar zult trekken en de werkgroep zult aansporen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- M. David Clarinval à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux horaires de trains qui rentreront en vigueur le 15 décembre 2014" (n° 725)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le lancement des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 908)

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes à la suite du changement d'horaires de la SNCB" (n° 977)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première évaluation du nouveau plan de transport" (n° 1163)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan de transport de la SNCB" (n° 1351)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux horaires de train" (n° 1485)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe treindienstregeling vanaf 15 december 2014" (nr. 725)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de start van de nieuwe dienstregeling bij de NMBS" (nr. 908)

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen als gevolg van de gewijzigde dienstregeling van de NMBS" (nr. 977)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste evaluatie van het nieuwe transportplan" (nr. 1163)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (nr. 1351)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe dienstregeling" (nr. 1485)

La **présidente**: Pour rappel, le 4 février, nous aurons un grand débat avec les deux administrateurs sur le nouveau plan de transport.

09.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, je n'interviendrai pas à l'occasion de ces auditions. Ma question est en effet plus ciblée. Je me permets de la poser malgré tout.

Madame la ministre, depuis le 15 décembre, la SNCB a adapté son offre de trains. Les horaires de certains trains sont modifiés tandis que d'autres sont supprimés.

Dans la région du sud-namurois, ces changements sont inadaptés, que ce soit pour les navetteurs qui se rendent à leur travail ou pour les étudiants qui fréquentent les écoles des environs. J'ai été interpellé par de nombreux navetteurs à propos des changements d'horaire prévus sur la ligne reliant Dinant-Beauraing-Bertrix, ainsi que par quinze bourgmestre issus de cette zone.

Pour les étudiants, il est ainsi devenu quasiment impossible de se rendre dans leur établissement avant l'heure d'ouverture – à moins qu'ils ne partent de chez eux à six heures du matin. Ils se trouvent donc dans une impasse. Il en va de même pour les travailleurs qui doivent se rendre à Virton ou à Bertrix.

Je pourrais vous citer plusieurs autres exemples, mais ce serait trop long. Interpellée sur l'apparent abandon de notre zone rurale, la SNCB justifie ces changements en invoquant "une volonté d'adapter l'offre de trains à la demande du plus grand nombre de voyageurs". Il est évident qu'on trouve moins d'habitants dans les zones rurales. Néanmoins, ces changements posent problème.

Madame la ministre, ces modifications sont-elles définitivement fixées ou sont-elles révisables après évaluation? Plus généralement, pouvez-vous vous engager à ne pas pénaliser les zones rurales, comme cela s'annonce actuellement? Que vont faire les étudiants qui arriveront trop tôt ou trop tard à leur école? Des contacts vont-ils être pris avec les directions afin d'organiser sur place un accueil pour ces élèves qui doivent parfois attendre une heure et demie? Par ailleurs, les lignes ferroviaires du sud de notre pays, principalement celles qui relient Namur à Arlon, sont celles qui ont connu de nombreux retards, voire le plus grand nombre de retards, en octobre. Les problèmes de gestion, d'organisation et de défaillance qui ont engendré tous ces retards sont-ils résolus?

Je vous remercie d'avance pour les réponses que vous ne manquerez pas de m'apporter.

09.02 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, inmiddels werd inderdaad een datum voor een hoorzitting vastgelegd, maar mijn vraag was al ingediend alvorens wij dat wisten. Ik zal ze toch stellen.

Het nieuwe transportplan is ingegaan op 14 december. Het vorige dateerde van 1998 en er was dus dringend een nieuw plan nodig. Er werd een betere stiptheid beoogd en een aanpassing aan het nieuwe reizigersaantal.

Ik heb de volgende vragen. Hoe verliep de start van de nieuwe dienstregeling? Wat zijn de eerste bevindingen van de NMBS en Infrabel met betrekking tot de nieuwe dienstverlening? Wanneer volgt de eerste evaluatie van het nieuw transportplan?

Werd het transportplan loyaal uitgevoerd of werd er enige tegenstand ondervonden bij de inwerkingtreding ervan?

09.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, je pense avoir compris que des auditions sont prévues. On le sait, nous en avons déjà discuté à plusieurs reprises.

C'était évidemment un plan qui était attendu, qui était nécessaire et en effet, lorsque j'ai déposé cette question le 17 décembre dernier, c'était justement deux jours après la mise en place de ce nouvel horaire de transport. On peut se rendre compte que les changements ne se font pas à la perfection du jour au lendemain mais en effet, on a pu constater, le 16 décembre et les jours suivants, de nombreux retards, notamment, comme l'a dit mon collègue M. Clarinval, en région rurale et aussi en ce qui concerne les liaisons rurales vers la capitale.

J'aurais voulu savoir quelles sont les étapes envisagées pour remettre tout cela en musique de sorte que l'on puisse résorber le plus largement possible les retards vécus.

09.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, zoals reeds door sommige collega's werd gezegd, er is een tijd voor evaluatie. Die zal er ook komen op 4 februari.

Naar mijn aanvoelen is het transportplan goed voor grotere steden, maar vertoont het voor landelijke gemeenten enkele mankementen. Intussen heb ik schriftelijke vragen gesteld over Haacht, Heist-op-den-Berg, Melsele en andere gemeenten.

Hoe evalueert de NMBS zelf de inwerkingtreding van het nieuw transportplan?

Welke klachten heeft de NMBS geregistreerd? Kunnen deze aan de commissie worden meegedeeld?

Hebt u al zicht op de eventuele bijstellingen?

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen van mijn collega's.

Het is nog te vroeg om een globale evaluatie te maken. Zelfs de hoorzitting komt wellicht nog te vroeg. Een nieuw vervoersplan heeft tijd nodig om zich te zetten. Dat neemt niet weg dat wij de voorbije weken voortdurend werden aangesproken over het nieuw transportplan en over allerhande klachten.

Bij de ombudsdienst was er sprake van een honderddertigtal klachten per dag. Dat is niet niets. Komen er bij de NMBS ook klachten binnen? Is het aantal van dezelfde orde?

Een van de belangrijke doelstellingen van het nieuw transportplan is een robuustere dienstregeling en dus meer stiptheid. Kan die stiptheid al geëvalueerd worden sinds de invoering?

Hebben vertragingen te maken met het transportplan op zich of met incidenten met betrekking tot de infrastructuur en/of het rollend materieel of veroorzaakt door derden? Het zou goed zijn mochten wij een idee hebben van het onderscheid op dat vlak.

Een volgend element betreft de capaciteit. Dat is een nieuw fenomeen. Vroeger waren er al klachten over te kleine treinen of treinen in een te kleine samenstelling. Via het nieuw transportplan had men uitdrukkelijk de bedoeling om het materieel op de juiste plaatsen met de juiste capaciteit in te zetten. Er komen nogal wat klachten over overvolle treinen. Hoe komt dat? Wat kan men eraan doen?

Een betere amplitude en een betere spreiding van de treinen tussen twee punten was een derde doelstelling van de nieuwe dienstregeling. Op een aantal verbindingen is dit zeker serieus verbeterd. Ik denk aan Gent-Brussel en Antwerpen-Brussel. Op andere plaatsen lijkt het tegendeel waar, in die zin dat er twee treinen per uur net na elkaar komen. Gebeurt er op dit punt een evaluatie? Komen er nog bijstellingen?

Wanneer zouden eventuele bijstellingen worden ingevoerd? Wat is de vooropgestelde periode voor een grondige evaluatie en voor bijstellingen?

09.06 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, l'évaluation avec les CEO du nouveau plan de transport est fixée au 4 février. Je rappelle que le dernier plan datait de 1998 et qu'à l'exception de quelques irrégularités ponctuelles, le dimanche 14 décembre, premier jour de la mise en œuvre du nouveau plan de transport, est considéré par la SNCB comme une journée de lancement réussie. La SNCB se dit également satisfaite du déroulement de la matinée du 16 décembre, premier jour de semaine où le nouveau plan de transport a pu être appliqué après la grève du 15 décembre.

Peu d'incidents importants sont à dénombrer et les chiffres de ponctualité peuvent être considérés comme normaux. Un certain nombre de suroccupations ont toutefois pu être observées; celles-ci font l'objet d'un suivi attentif de la part de l'ensemble des services concernés. Dans certains cas, ces suroccupations sont dues au non-respect de la composition demandée. Dans d'autres cas, comme pour toute nouveauté d'une telle ampleur, les voyageurs doivent encore trouver leurs marques. Certaines suroccupations disparaîtront dès lors progressivement d'elles-mêmes du fait d'une meilleure répartition des voyageurs dans les trains.

De voorbije dagen werd het net ook geconfronteerd met een aantal incidenten die een invloed hadden op de stiptheid van de treinen, maar die niet door de nieuwe vervoersplannen werden veroorzaakt.

Bij de uitvoering van het nieuw transportplan organiseerden de NMBS en Infrabel dagelijks een gezamenlijk opvolgingscomité, waar alle vastgestelde problemen werden besproken en de verantwoordelijkheden

werden aangeduid, teneinde ze op te lossen. Het nieuw transportplan wordt dus continu geëvalueerd. Tijdens de eerste dagen werden geen structurele problemen vastgesteld.

De NMBS heeft 1 135 klachten geregistreerd, waarvan 7 klachten over L69 Poperinge gingen. De meeste klachten hebben betrekking op de uurregeling en vooral op de frequentie en de cadans van de treinen. Er zijn ook tamelijk veel klachten over de duur van de reizen en het uur van het eerste en laatste vertrek van de trein.

La ministre de la Mobilité a demandé à la SNCB de réaliser à bref délai un bilan global du plan de transport et d'étudier les mesures correctives qui peuvent être prises à court et moyen termes. Ceci vaut pour les dessertes en zones rurales et celles de la région gantoise.

Om de invloed van de werven op de start van het nieuw transportplan te beperken, heeft Infrabel alle onderhoudswerkzaamheden tussen 15 december en 15 januari uitgevoerd.

Je voudrais rassurer mes collègues qui viennent également d'une zone rurale. Je l'ai souvent répété: je serai très attentive au sort des zones rurales. Je me rends également sur place avec un responsable de la SNCB quand les mandataires le demandent, afin de leur expliquer les nouveautés du plan de transport. Je voudrais aussi préciser – mais toutes les explications vous seront données lors de l'audition du 4 février – que les retards ne sont pas dus uniquement au plan de transport. Beaucoup de travaux d'infrastructure causent des retards. Je vais vous donner un exemple que je connais bien: suite aux travaux de la gare de Mons, nous y passons de 7 voies à 4. Cela induit évidemment des retards. Et étant donné que notre réseau est en étoile, quand un incident se produit à Anvers, cela a des répercussions également dans le sud du pays et inversement.

Je pense vraiment que les auditions du 4 février seront très intéressantes. Vous pourrez y poser toutes vos questions et, je l'espère, avoir vos apaisements.

09.07 David Clarinval (MR): Madame la présidente, je remercie la ministre pour sa réponse. Je me réjouis que la mise en œuvre globale du plan se soit bien passée. Cela permettra à la SNCB de se focaliser sur les quelques petits soucis qui subsistent. Indéniablement, les zones rurales en font partie. Je me réjouis que Mme la ministre soit très sensible aux zones rurales. Je pense qu'il faudra non seulement évaluer, mais également y modifier certaines choses. En effet, il n'est pas nécessaire de faire une évaluation pour se rendre compte qu'il y a un souci lorsque des étudiants arrivent soit une heure et demie avant le début des cours, soit une demi-heure après celui-ci.

J'espère que vous pourrez vous rendre dans le sud-namurois pour constater qu'il y a là un souci qu'il conviendra de régler, de même qu'à l'est de la province de Luxembourg. J'espère que l'on pourra rapidement trouver une solution à ces problèmes ponctuels.

09.08 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben eveneens verheugd dat de inwerkingtreding van het nieuwe vervoersplan redelijk vlot verlopen is, dat het ook goed wordt opgevolgd en dat er een dagelijks opvolgingscomité is, dat continu evalueert.

Het verbaast mij een beetje dat er bij de klachten niet gesproken wordt over de capaciteit. In de kranten of op de sociale media lezen wij toch vaak dat er overvolle treinen zijn of dat mensen er niet meer bij kunnen. Wij hopen dus dat u daar ook aandacht voor hebt en dat dit zo vlug mogelijk kan opgelost worden. Dat vergt volgens mij geen grote ingreep; het volstaat toch om in een paar extra wagons te voorzien.

Wij kijken ook uit naar de hoorzitting op 4 februari en we zullen deze materie verder blijven opvolgen.

09.09 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat de NMBS tevreden is. Dat is een appreciatie en ik begrijp dat de NMBS zegt tevreden te zijn.

U had het ook over het aantal klachten, maar ik heb het cijfer dat u gaf niet gehoord.

09.10 Jacqueline Galant, ministre: (...)

09.11 David Geerts (sp.a): Oké.

De appreciatie van de NMBS zal zeker zijn dat ze geslaagd is. Er waren echter ook andere indrukken, onder andere van de reizigersvereniging.

Ik denk dat er voornamelijk klachten zijn uit landelijke gebieden, omdat die reizigers veelal moeten overstappen en dikwijls – zo heb ik ook zelf ondervonden – aansluitingen missen, omdat het nieuwe vervoersplan nog zijn robuustheid zal moeten bewijzen. Wij hopen dat het euvel kan opgelost worden binnen de kortst mogelijke termijn.

09.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is een positief element – en daarvoor zijn ook geen andere signalen – dat de dienstregeling structureel lijkt te werken, maar heel wat andere factoren die inwerken op de dienstregeling en die gekoppeld zijn aan de nieuwe dienstregeling, zorgen wel voor problemen. Wij mogen die problemen niet ontkennen en negeren. Zeker op het vlak van de capaciteit zal goed moeten bekeken worden dat in het juiste aantal treinstellen wordt voorzien waar ze nodig zijn, want daar lijkt er vandaag toch nog een probleem te zijn. Wij zullen dat zeker opvolgen, ook tijdens de hoorzitting.

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

10 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de loketfunctie in de stations van de NMBS" (nr. 457)

10 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les guichets dans les gares de la SNCB" (n° 457)

10.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag werd al enige tijd geleden ingediend en ik had ze eigenlijk wat moeten aanpassen, maar ik zal ze lezen zoals ze werd opgesteld.

Nog veel reizigers houden nog steeds hun adem in als het gaat over het nieuw vervoersplan van de NMBS.

De ambitie om in een betere, meer regelmatige dienstregeling te voorzien met betere overstaptijden moedigen wij aan. Dat zou het comfort van de pendelaars verhogen, of toch voor wie nog steeds kan rekenen op zijn vertrouwde treinlijn.

De werkelijkheid toont echter meer ellende aan. Wat het comfort van de reizigers al helemaal niet verhoogt, is de trend om stations te vervangen door glazen hokjes en loketbedienden door automaten. Reizigers uit gemeentes hebben evenveel recht op een goede ondersteuning en bediening als reizigers uit steden.

Het stelselmatig schrappen van loketfuncties in de stations doet de klantvriendelijkheid van de NMBS geen goed. Automaten kunnen immers geen vragen beantwoorden, abonnementen aanmaken of helpen met het goedkoopste ticket. Daarvoor heeft men goed geïnformeerd en behulpzaam personeel nodig. Als de automaten dan nog eens slecht geplaatst zijn en de zon 's middags maakt dat men het scherm niet meer kan lezen, of als ze defect zijn, heeft men er al helemaal niets meer aan.

Wie de trein wil nemen en geen gebruik kan maken van een automaat in een gemeente, wordt gedwongen om de wagen te nemen naar een stad in de buurt. Dat is volgens mij niet helemaal de bedoeling van een instelling die voorziet in openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, wat de loketten betreft, de NMBS moet 2,1 miljard besparen. Zult u dat doen door onder andere nog meer stations te sluiten? Kunt u onderzoeken of het mogelijk is om in de gemeentes waar het station is of wordt gesloten, het loket ten minste enkele uren per dag te bemannen? Op die manier kan de NMBS haar reizigers correcte informatie geven, helpen waar nodig en ervoor zorgen dat iedereen in de eigen buurt comfortabel de trein kan nemen.

De automaten vertonen heel vaak defecten. Kunt u nagaan hoe vaak er technische problemen zijn, waardoor ze niet kunnen worden gebruikt? Kunt u erop toezien dat de automaten die buiten geplaatst worden, voorzien zijn van een zonnesherm, zodat het scherm op elk moment duidelijk leesbaar is?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: De onderneming werkt daartoe pistes uit, maar er werden nog geen beslissingen genomen. Het is dan ook niet correct te speculeren of bepaalde maatregelen al dan niet kloppen, aangezien de analyse en de denkoefening eerst afgerond moeten zijn alvorens men een beslissing zal nemen.

De NMBS laat mij weten dat zij binnenkort zal starten met het geven van telefonische bijstand voor het gebruik van de verkoopautomaten. Via een callcenter, waarvan het nummer op de automaten zal worden aangeduid, zal de klant hulp kunnen krijgen om hem te begeleiden bij aankooptransacties, om hem inlichtingen te geven over de beschikbare producten en hem te adviseren, en om hem te helpen in geval van technische moeilijkheden.

September is de referentiemaand voor de verkoop van vervoerbewijzen. Via de verkoopautomaten heeft de NMBS bijna 1 miljoen vervoerbewijzen verkocht in september 2014. De gemiddelde beschikbaarheid van de nieuwe automaten sinds het begin van dat jaar bedraagt 96 %. De gemiddelde beschikbaarheid bedraagt zelfs 98 % als wij het aantal sites bediend met minstens één automaat ook in beschouwing nemen. Het correct functioneren van de automaten wordt permanent gevolgd via een monitoring- en incidentmanagementsysteem.

De keuze voor de plaatsing van de automaten werd gemaakt na een systematische studie per locatie. Er werd rekening gehouden met een groot aantal parameters, zoals de zichtbaarheid van de automaten, de toegankelijkheid van de automaten, de veiligheid van de klanten en de noodzaak om hinder voor de doorgang van reizigers te vermijden. De gekozen oplossing is dus een compromis tussen verschillende commerciële en operationele parameters, zoals de veiligheid.

De parameter "ligging ten opzichte van de zon" werd eveneens in de mate van het mogelijke in acht genomen, maar gezien de variabele positie van de zon is het onmogelijk om hieraan steeds te voldoen. Het plaatsen van een zonnescerm biedt geen garantie op een permanente optimale leesbaarheid van het scherm.

10.03 **Ann Vanheste** (sp.a): Mevrouw de minister, ik vind eigenlijk dat u geen antwoord geeft.

Ik blijf erbij dat de medewerkers niet kunnen worden vervangen door machines. Het is heel jammer dat de reizigers worden bediend door een automaat. Zij krijgen geen informatie en kunnen alleen met kleingeld betalen, niet met biljetten.

Bij een defect worden de automaten inderdaad 's morgens gesynchroniseerd. Als het defect echter optreedt rond tien of elf uur 's morgens en de klanten geen mogelijkheid hebben om via de automaat te betalen, moeten zij toch 7 euro extra betalen op de trein. Ik vind dat niet heel klantvriendelijk.

U zegt dat er nog geen beslissingen zijn genomen. U zegt dat een zonnescerm niet helpt, maar wat zijn dan wel de oplossingen? Daarop heb ik nog geen antwoord gekregen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan personen met een beperking" (nr. 780)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de petitie 'Kies zelf wanneer je de trein neemt'" (nr. 822)

11 **Questions jointes de**

- M. **Wouter Raskin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de services de la SNCB aux personnes handicapées" (n° 780)

- M. **David Geerts** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pétition 'Choisissez vous-même quand vous prenez le train'" (n° 822)

11.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, eind 2014 werd een petitie gelanceerd om de dienstverlening bij de NMBS voor personen met een beperking te verbeteren.

De huidige dienstverlening laat immers te wensen over. Zo zijn personen met een beperking verplicht minstens 24 uur op voorhand een aanvraag voor assistentie in te dienen en aan te geven welke treinen zij willen nemen.

De NMBS is bovendien te weinig flexibel en houdt geen rekening met onvoorziene omstandigheden. Wie zijn gereserveerde trein mist en op een andere trein wil stappen, moet soms lang op de nodige assistentie wachten.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Ten eerste, waarom moeten mensen met een beperking zolang op voorhand reserveren? Kan dat niet korter?

In Nederland moesten zij bijvoorbeeld slechts drie uur op voorhand een aanvraag indienen. Ondertussen moeten zij in 2015 slechts één uur op voorhand reserveren.

Ten tweede, alle reizigers met een beperking zijn aan dezelfde reserveringsregel onderworpen, hoewel zij niet allemaal evenveel assistentie nodig hebben. Het bijstaan van een blinde of slechthorende reiziger vereist immers minder voorbereiding dan hulp bieden aan personen in een rolstoel, waarvoor gebruik moet worden gemaakt van mobiele laadbruggen of trappenklimmers.

Mevrouw de minister, lijkt het u aangewezen de reserveringsregel afhankelijk te maken van het type assistentie dat wordt gevraagd?

Ten derde, is het personeel van de NMBS voldoende opgeleid om mensen met een beperking bij te staan? Hoe ziet hun opleiding eruit?

Ten slotte, het kan gebeuren dat de betrokken reizigers door onvoorziene omstandigheden, zoals vertragingen, er niet in slagen hun gereserveerde trein te halen. Hoe verloopt de opvolging in dergelijke gevallen? Worden zij snel en gepast geholpen?

11.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de heer Raskin heeft de context al geschetst.

De petitie luidt: "Kies zelf wanneer je de trein neemt." Voor wie dat 24 uur op voorhand moet beslissen, is de keuzevrijheid echter veel beperkter.

Daarstraks heb ik een vraag gesteld over de toegankelijkheid van automaten, waarop een gedeeltelijk positief antwoord is gegeven.

In uw beleidsnota hebt u op een bepaald moment zelf gesteld dat de doelstelling van reizen zonder obstakels op middellange termijn werkelijkheid moet worden.

Welke concrete maatregelen zult u uitwerken? Welke timing zult u hanteren om het reizen zonder obstakels mogelijk te maken, onder andere op het vlak van de reservering maar ook bijvoorbeeld op het vlak van de toegankelijkheid?

Ter zake wil ik u nog aan het volgende herinneren.

Wij hebben in het Parlement ooit een resolutie goedgekeurd, waarin werd voorgesteld dat Infrabel jaarlijks een rapport over de toegankelijkheid van stations zou moeten uitbrengen. Voor 2014 en, naar ik meen, zelfs voor 2013 is dat rapport nog niet ingediend. Kunt u Infrabel vragen die rapportage aan het Parlement voor te leggen?

11.03 Minister Jacqueline Galant: Geachte collega's, dit zal allemaal worden onderzocht naar aanleiding van de onderhandelingen over het volgende beheerscontract.

In overeenstemming met het beheerscontract dat tussen de Belgische Staat en de NMBS is afgesloten, stelt

de NMBS alles in het werk om de toegankelijkheid van de treinen en stations continu te verbeteren en de verplaatsingen van personen met een beperkte mobiliteit te vergemakkelijken.

De termijn van 24 uur is opgenomen in artikel 44 van het beheerscontract. Door deze termijn van 24 uur is het mogelijk om de personen met een beperkte mobiliteit assistentie te verlenen in het station van vertrek, het station waar hij moet overstappen en het station van bestemming.

Als bovendien hulp bij het in- en uitstappen nodig is, maakt deze reserveringstermijn het mogelijk om na te gaan of het materiaal en het personeel beschikbaar is en of in de gewenste trein plaats voor een rolstoel beschikbaar is.

De NMBS wil een gestandaardiseerde organisatie behouden die haar niet verplicht om te werken volgens verschillende schema's, afhankelijk van het type persoon met een beperkte mobiliteit, van het afgelegde traject of van het ogenblik waarop de verplaatsing plaatsvindt.

Uit de praktijk blijkt echter dat de reizigers met een beperkte mobiliteit er duidelijk rekening mee houden dat ze problemen kunnen ondervinden wanneer ze reizen zonder voorafgaande reservering. Zij kennen de flexibiliteit waarvan de NMBS elke dag getuigt.

De NMBS geeft het stationspersoneel dat verantwoordelijk is voor de assistentie aan personen met een beperkte mobiliteit een specifieke opleiding om de juiste handelingen te leren om de personen met een beperkte mobiliteit te kunnen begeleiden.

De opleiders hebben zelf een initiatie gevolgd in de stations Charleroi-Sud, Antwerpen-Centraal, bij medewerkers van het Oeuvre Nationale des Aveugles of van Blindenzorg Licht en Liefde.

Als iemand met een beperkte mobiliteit om redenen buiten zijn wil niet op tijd aankomt om de gereserveerde hulp te kunnen krijgen en de geplande trein te nemen, wordt door de NMBS in realtime een alternatief georganiseerd.

11.04 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik begrijp dat u zegt dat de NMBS alles in het werk stelt om mensen met een beperking zo goed mogelijk te bedienen. Sta mij toe om toch te stellen dat de huidige context niet voldoet. Anno 2015 moet meer worden ingezet op dienstverlening op maat, eerder dan op een uniforme regeling waarop u doelt.

Ik ben wel tevreden van u te vernemen dat een en ander zou kunnen worden bekeken in het kader van het beheerscontract.

Ik wil ook heel kort verwijzen naar een aantal initiatieven die men al op Vlaams niveau heeft genomen. Daar probeert men inderdaad de reservatieplicht af te bouwen. Bij De Lijn, bijvoorbeeld, zal worden gewerkt aan een permanent toegankelijk systeem van prioritaire lijnen waarvoor geen reservatieplicht meer nodig is. Men wil ook een eenvoudig systeem van reservatie invoeren. Vandaag kan men een reiziger met een beperking weigeren wanneer een andere reiziger reeds assistentie krijgt. Wij kunnen inzetten op nieuwe technologieën, zoals apps, die mensen met een beperking bijstaan in hun gebruik van het openbaar vervoer. Als geciviliseerde maatschappij zijn wij verplicht om meer die weg op te gaan. Een reservatieplicht werkt stigmatiserend en vormt een rem op een normaal sociaal leven. Ik denk dat ons uitgangspunt moet zijn dat een vervoer dat niet openbaar is voor iedereen geen openbaar vervoer is.

11.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat collega Raskin zeker gelijk heeft wat de criteria van openbaar vervoer betreft. Wij moeten daar ambitieuzer in zijn en het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor iedereen, zeker voor mensen die niet beschikken over veel mobiliteitsalternatieven. Ik heb gisteren als gemeentelijk mandataris hetzelfde debat gevoerd met vertegenwoordigers van De Lijn in verband met de toegankelijkheid van de belbus. Vandaag spreken wij over hetzelfde.

Ik ken natuurlijk ook artikel 44 en ik weet dat het ook niet evident is voor het personeel van de NMBS om die toegankelijkheid te verzekeren. Vroeger was het zo dat men personen van de trein hielp, als er personeel beschikbaar was. Intussen mag dit niet meer, omdat men dit wil professionaliseren. Ik begrijp ook dat er op voorhand moet worden gereserveerd om een mobiele ploeg te kunnen sturen. Anno 2015 beschikken wij over communicatietechnologieën waarmee wij volgens mij die 24 uur reserveringsplicht kunnen

verminderen. Als dat in andere landen kan, moeten wij daar gaan kijken hoe dat georganiseerd wordt, om uit die *best practices* te kunnen leren.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van het onderzoeksorgaan inzake Wetteren" (nr. 793)

12 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de l'organisme d'enquête relatif à Wetteren" (n° 793)

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag werd opgesteld naar aanleiding van de publicatie van het rapport van het onderzoeksorgaan inzake Wetteren op 3 december. Enkele zaken behoren tot de bevoegdheid van uw collega Borsus. Een aantal van die vragen zijn echter ook voor u bestemd.

Volgens het onderzoeksorgaan waren er vier oorzaken: ten eerste, een niet aangepaste snelheid; ten tweede, twee opeenvolgende korte bochten van wissels in een bepaalde straal en een S-vorm; ten derde, het te hoge zwaartepunt van de volledig beladen wagons, die overigens wel correct geladen waren; ten vierde, de ingezette noodremming.

In het rapport staat ook dat de bestuurder niet op de hoogte was van de werken op de lijn. De aandacht van de bestuurder was waarschijnlijk verminderd door de monotonie, waardoor er vermoeidheid is opgetreden. De bestuurder was een werknemer van DB Schenker Rail Nederland. Het rijpad was op dat moment toegekend aan NMBS Logistics. Mogelijk is er dus iets misgegaan met het doorgeven van de informatie over die lijn. Voorts wordt er gezegd dat de Memorfunctie ontoereikend is, maar dat wisten wij reeds. Dat was al signaleerd.

Is het aspect van de twee bochten besproken geweest in het overleg tussen de DVIS, Infrabel en de operatoren? Hoe verliep de informatiedoorstroming van NMBS Logistics naar Schenker? Hoe zit het met de aansprakelijkheid voor het ongeval?

12.02 Minister Jacqueline Galant: De spoorconfiguratie is niet aan bod gekomen in het overleg met de DVIS en de spoorwegondernemingen. Dat element kwam ook op geen enkel moment ter discussie, maar wordt in het onderzoeksverslag aangebracht als een feitelijk element dat heeft bijgedragen tot het verloop van het ongeval en niet als een oorzaak van het ongeval.

In het rapport dat de spoorregulator in mei heeft uitgebracht, werd onderzocht of er al dan niet een capaciteitsoverdracht is geweest van NMBS Logistics naar DB Schenker Rail Nederland. Bij die gelegenheid heeft de spoorregulator op basis van een aantal parameters willen nagaan wie de controle had over de werking van de trein. De regulator toonde in zijn rapport aan dat NMBS Logistics de effectieve controle uitoefende over de trein bij zijn doorrit in België en de bestuurder had ingelicht over de bijzonderheden van de lijn.

Daarnaast kan men beklemtonen dat de betrokken bestuurder al dertien jaar gewoon was om over het Belgische net te rijden en dat hij voldoende ervaring en kennis had van de betrokken lijn. De bestuurder in kwestie kende de snelheidsbeperking voor zijn type trein, zijnde negentig kilometer per uur, en wist dat hij zijn snelheid moest verminderen tot veertig kilometer per uur na het voorbijrijden van het sein RXW6.

Als infrastructuurbeheerder brengt Infrabel de spoorwegoperatoren die actief zijn op het netwerk, op de hoogte van werkzaamheden en snelheidsbeperkingen. De spoorwegoperatoren informeren de eigen treinbestuurders en/of spoorwegoperatoren die in onderaanneming treinen laten rijden. De spoorwegoperatoren die in onderaanneming rijden, lichten op hun beurt hun eigen treinbestuurders in over snelheidsbeperkingen. Het veiligheidsonderzoeksverslag van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor meldt in verband met het ongeval te Wetteren dat alle wettelijke verplichtingen en akkoorden door de betrokken spoorwegoperatoren werden gerespecteerd.

Wat de aansprakelijkheid betreft, dient eraan te worden herinnerd dat overeenkomstig artikel 119 van de Spoorcodex het onderzoek onafhankelijk van opsporingsonderzoeken en gerechtelijke onderzoeken wordt gevoerd en in geen geval betrekking kan hebben op het vaststellen van fouten of aansprakelijkheid. Om te weten welke partijen eventueel vervolgd zullen worden, dient men te wachten tot het parket zijn onderzoek afrondt.

12.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. U zegt dat de bestuurder wel degelijk op de hoogte was van de werken die op de lijn plaatsvonden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station van Vilvoorde" (nr. 514)

13 Question de Mme Sonja Becq à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de la gare de Vilvorde" (n° 514)

13.01 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de minister, u hebt hierover al vragen gekregen, maar men bleef bij mij aandringen om toch nog vragen te stellen over de situatie van het station van Vilvoorde. Iedereen is het erover eens dat dit in een zeer slechte staat verkeert.

Vroeger werd gezegd dat de renovatie van het station einde 2014 zou starten. U hebt nu gezegd dat dit niet het geval zou zijn. Men zal dus moeten wachten. U weet ook nog niet wanneer een renovatie mogelijk is.

De perrons en trappen zijn slecht onderhouden. De toegankelijkheid voor mensen met een handicap is ook problematisch.

De burgemeester van Vilvoorde heeft eerder gezegd dat hij het station zou sluiten als het te gevaarlijk wordt. Dat zou zeer jammer zijn voor de vijfduizend reizigers die daar dagelijks passeren.

Het is intussen al een hele tijd wachten op de tweede fase van de renovatiewerken. Het uitstel van de werkzaamheden is dan ook te betreuren.

Mevrouw de minister, is het niet wenselijk en/of mogelijk om al een aantal maatregelen te nemen om de grootste noden aan te pakken en ongevallen te voorkomen? Ik denk bijvoorbeeld aan de toegankelijkheid voor mindervaliden, wat nu een ernstig probleem is.

Wij vernamen via de pers dat de burgemeester dreigt om het station wegens veiligheidsredenen te laten sluiten. Wat zal er dan gebeuren? Voorziet u in iets dergelijks of is dit totaal niet aan de orde? Of zegt u dat hij dat niet kan doen?

Eind vorig jaar verklaarde de CEO van Uplace in de pers dat binnenkort voor het nieuwe treinstation in Machelen op 150 meter van Uplace een bouwvergunning wordt afgeleverd waarmee de mobiliteitsproblemen snel zullen zijn opgelost, terwijl u dat in uw antwoord op de vraag van de burgemeester van Vilvoorde niet echt hebt gezegd. U hebt toen gezegd dat er voor Machelen niet direct een perspectief is. Dat was nochtans een belangrijk element in de organisatie en de bouwvergunning voor Uplace. Vandaar mijn vraag wat daar de perspectieven zijn?

13.02 Minister Jacqueline Galant: De NMBS laat mij weten dat er volgens haar nog geen bevel van de burgemeester bestaat. Dit is een zware beslissing die grondig gemotiveerd moet zijn.

Er moet ook rekening worden gehouden met de mogelijke impact op het treinverkeer. De veiligheidsdiensten en de juridische dienst van de NMBS onderzoeken in elk geval de situatie van een eventuele sluiting van het station.

De NMBS en Infrabel doen er alles aan om de situatie te voorkomen en zullen alle tijdelijke maatregelen treffen die nodig zijn om de veiligheid te blijven garanderen en de sluiting te vermijden.

Ik volg dit dossier van nabij op. Daarom ga ik op woensdag 25 februari 2015 ter plaatse een bezoek brengen.

13.03 Sonja Becq (CD&V): Ik hoor u zeggen dat u het scenario van een sluiting onderzoekt. U zegt ook dat u al tijdelijke maatregelen wil treffen. Hebt u daar een concreet idee over?

U zei niets over Machelen. Mag ik ervan uitgaan dat daar niets zal wijzigen? Uplace heeft gezegd dat het binnenkort in orde zou komen. Dat zal dus niet zo zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dochterbedrijven bij NMBS en Infrabel" (nr. 798)

14 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les filiales de la SNCB et d'Infrabel" (n° 798)

14.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de dochterbedrijven bij de NMBS en Infrabel. Ik weet dat er nog specifieke vragen gesteld zijn omtrent andere dochterbedrijven, maar dit is een meer algemene vraag.

U zegt dat u de intentie hebt om het aantal dochterbedrijven van de NMBS en Infrabel te verminderen. Als boutade sprak u over een houtverwerkingsbedrijf en een bedrijfsrestaurant. Ik heb mij geïnformeerd en het houtverwerkingsbedrijf was vroeger noodzakelijk voor de treinbiels, het heeft dus historische redenen. Ik vind dat die uitspraken in schril contrast stonden met de uitspraak van uw collega De Croo, die zegt dat hij zich niet gaat bemoeien met de dagelijkse leiding van een bedrijf, terwijl u zegt welke bedrijven weg moeten.

Ik heb geen principieel bezwaar tegen de vermindering van het aantal dochterondernemingen. Dat heb ik ook reeds in het verleden gezegd. Die dochterondernemingen moeten wel werken in volle transparantie in de rekeningcijfers, ze kunnen flexibel zijn en soms voordelen hebben voor het geconsolideerd geheel. Soms is men trouwens wettelijk verplicht om nieuwe dochterbedrijven op te richten om in samenwerking met andere partners projecten te realiseren.

Mevrouw de minister, welke bedrijven bedoelt u concreet met uw voorbeeld van het bedrijfsrestaurant en het houtverwerkingsbedrijf?

Waarvoor werden deze dochterondernemingen opgericht? Wat is hun balans?

Welke andere dochterbedrijven acht u overbodig, van welke zegt u dus dat u ze wilt schrappen?

14.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, met het houtverwerkingsbedrijf wordt verwezen naar de nv WoodProtect, een dochteronderneming van Infrabel met een indirecte participatie van 51 %. WoodProtect is gespecialiseerd in het creosoteren van nieuwe houten dwarsliggers en het verhakselen en vernietigen van oude gebruikte dwarsliggers. Daar waar de eerste activiteit vermindert door het overschakelen naar betonnen dwarsliggers blijkt de verwerking van buitendienstgestelde houten dwarsliggers een noodzakelijke activiteit, die een specialisatie vereist.

WoodProtect werd opgericht in december 1990 en had op 31 december 2013 een balanstotaal van 2 831 288 euro.

Ik verwijst u naar het antwoord dat werd gegeven op vraag nr. 737 van mevrouw Inez De Coninck.

Dans le cadre de la réflexion générale sur la modernisation de la SNCB, les filiales seront examinées en profondeur.

14.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb er geen probleem mee dat het aantal dochterondernemingen wordt verminderd en dat er een meerwaarde moet zijn. Met mijn vraag wil ik alleen aangeven dat volgens mij een aantal dochterondernemingen ook een meerwaarde betekenen. Ik hoop dus

dat de afschaffing van dochterbedrijven geen nieuw fetisj wordt, want dan wordt het kind met het badwater weggegooid.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de compensatieregeling" (nr. 741)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het systeem van compensaties bij de NMBS" (nr. 828)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie van gestrande reizigers" (nr. 1180)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatieregeling bij treinvertragingen" (nr. 1187)

15 **Questions jointes de**

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation du système de compensation" (n° 741)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système de compensations de la SNCB" (n° 828)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la compensation demandée par les voyageurs bloqués" (n° 1180)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système de compensation en cas de retard de train" (n° 1187)

15.01 **David Geerts** (sp.a): Ter omzetting van de Europese richtlijn werd een nieuwe compensatieregeling uitgewerkt. Dit systeem blijkt voor vele reizigers echter niet gebruiksvriendelijker. Het bijhouden van een formulier waarop men de impact van vertragingen moet noteren is voor vele reizigers een rem.

Ook het feit dat de ombudsman niet meer bevoegd is om op te treden en te bemiddelen blijkt een bijkomende barrière te zijn.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen.

Hoe evalueert u dit compensatiesysteem?

Welke cijfers zijn er voorhanden over het aantal treintickets dat ter compensatie is uitgedeeld?

Kan de ombudsman hierbij opnieuw nauwer betrokken worden om de dienstverlening te verbeteren?

Plant de NMBS een bijsturing van de huidige compensatieprocedure?

15.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag is gelijkaardig. Treinreizigers hebben recht op een schadevergoeding wanneer hun trein herhaaldelijk vertraging heeft of geschrapt wordt. Echter, om aanspraak te maken op een vergoeding daarvoor moeten zij een erg ingewikkelde en tijdrovende aanvraagprocedure doorlopen. Dit zorgt uiteraard voor ergernis.

Mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, de aanvraagprocedure voor een schadevergoeding wegens herhaaldelijke vertraging is erg ingewikkeld en dwingt de individuele reizigers gedetailleerde gegevens bij te houden over een periode van maar liefst 6 maanden. Heeft de NMBS plannen om deze procedure te vereenvoudigen? Kunnen nieuwe technologieën ingezet worden om de procedure eenvoudiger en klantvriendelijker te maken?

Ten tweede, de NMBS weigert reizigers een schadevergoeding uit te betalen in de vorm van contant geld. De Europese verordening over de rechten en plichten van de reizigers in het treinverkeer gebiedt dit nochtans. Hoe motiveert de NMBS haar beslissing geen vergoeding in contant geld uit te betalen? Is dit niet

strijdig met de Europese verordening?

Ten derde, bent u bereid reizigers bij het indienen van hun compensatieaanvraag een grotere keuzemogelijkheid te geven inzake de vorm waarin zij de compensatie wensen te ontvangen? Indien niet, wat zijn de redenen daarvoor?

Ten vierde en ten slotte, zoals collega Geerts al aanhaalde, is de Ombudsdienst voor de treinreizigers niet langer bevoegd voor de compensatieprocedure. Wat was de reden om deze bevoegdheid aan de ombudsdienst te onttrekken? Lijkt het u niet zinvol deze bevoegdheid opnieuw aan de ombudsdienst toe te wijzen? Zo nee, waarom niet?

15.03 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, in november en december vonden provinciale stakingsdagen plaats, ook bij de NMBS. Op initiatief van Test-Aankoop, TreinTramBus en Navetteurs.be werd een actie op poten gezet waarbij gestrande reizigers bewust werden gemaakt van hun recht op compensatie bij aangekondigde stakingen. De compensatie moet door de gestrande reiziger binnen vijftien kalenderdagen na de staking aangevraagd worden. Als de reiziger een abonnement heeft, heeft hij steeds recht op compensatie bij aangekondigde stakingen. Indien het een reiziger met een eenmalig ticket betreft, kan er enkel compensatie zijn indien het ticket vóór de stakingsaanzegging werd gekocht.

Ook bij vertragingen kan een compensatie plaatsvinden. Indien een trein een vertraging van minstens zestig minuten oploopt, wordt de waarde van een enkele reis voor 100 % terugbetaald. Bij minimaal twintig vertragingen van minstens vijftien minuten of minimaal tien vertragingen van minstens dertig minuten over een periode van zes maanden wordt de reis gedeeltelijk terugbetaald.

Mevrouw de minister, ik heb hier een paar vragen over. Hoeveel reizigers hebben voor de verschillende actiedagen een compensatie aangevraagd? Hoeveel zal dit de NMBS kosten?

Ten tweede, hoeveel reizigers hebben een gehele of gedeeltelijke compensatie aangevraagd naar aanleiding van de vertragingen in 2014? Hoe hoog zal de kostprijs zijn?

Ten derde, hoeveel reizigers kregen in 2014 een compensatie naar aanleiding van stakingen en vertragingen? Het gaat dus eigenlijk om de som van de antwoorden op de eerste twee vragen.

15.04 Minister Jacqueline Galant: De gegevens voor 2014 met betrekking tot het aantal aanvragen tot terugbetaling en het bedrag van de compensatie, inbegrepen het aantal geweigerde dossiers, zijn in het jaarverslag van de centrale klantendienst van de NMBS te vinden. Dit verslag wordt niet voor april 2015 verwacht.

De compensatieregeling zal worden geëvalueerd en mogelijk worden bijgestuurd in het kader van het nieuwe beheerscontract of eventueel in een addendum bij het huidige. De ombudsdienst is wel degelijk bevoegd indien reizigers vragen om te bemiddelen inzake compensatiedossiers ingediend bij de NMBS.

De Europese verordening voorziet niet in een specifieke minimumcompensatie voor herhaaldelijke vertragingen. Om die reden wordt door de NMBS voor herhaaldelijke vertragingen niet in een compensatie via overschrijving voorzien.

Bovendien wil de NMBS op deze manier voorkomen dat het misbruik dat vandaag van de compensatieregeling wordt gemaakt, nog grotere proporties aanneemt.

15.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Positief is dat de ombudsdienst kan worden betrokken. Destijds heeft de NMBS zelf beslist niet meer bevoegd te zijn over die ombudsdienst.

Mevrouw de minister, er is inderdaad sprake van misbruik wanneer mensen al de minuten van vertragingen samentellen, ook op het moment dat men de trein niet genomen heeft. Sommigen beschouwen dit blijkbaar als een sport. Ik denk dat er inderdaad eenvoudigere manieren zijn om die compensatie te geven, bijvoorbeeld voor de abonnementen. Een voorstel dat ooit gecirculeerd heeft, was gewoon het abonnement te verlengen met een dag, voor de dag van de eventuele vertraging of de dag die zou worden gecompenseerd. Volgens mij is het systeem dat vandaag gehanteerd wordt veel te complex en administratief veel te omslachtig.

15.06 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij collega Geerts. Ik denk inderdaad dat het de klantvriendelijkheid ten goede zou komen om een en ander te herbekijken. In het kader van de liberalisering van de markt moet dat zeker gebeuren. Ik ben tevreden te vernemen dat u een opening laat voor een mogelijke bijsturing in het kader van een nieuw beheerscontract.

15.07 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, ik verneem dat men bezig is om de informatie te verzamelen, maar ik zou het appreciëren – dat moet niet in de commissie, maar kan eventueel ook schriftelijk meegedeeld worden – dat u mij die cijfers bezorgt, om te vermijden dat ik tot april op die cijfers moet wachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inzet en het onderhoud van treinmaterieel" (nr. 821)

16 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service et l'entretien du matériel roulant" (n° 821)

16.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de inzet van treinmaterieel. Collega Van den Bergh heeft er daarnet op gealludeerd dat een van de uitgangspunten in het nieuwe transportplan is om correct treinmaterieel in te zetten.

Nu blijkt dat op de lijn Antwerpen-Centraal – Charleroi-Zuid, een van de langste lijnen in ons land, Desirotreinen werden ingezet in plaats van M6-dubbeldektreinen. Dat gebeurde zeer veelvuldig. Desirotreinen zijn daar echter niet voor geschikt en bieden ook minder comfort dan de treinstellen die hiervoor aanvankelijk werden aangekocht.

Een tweede vaststelling is dat voor de IC-lijn Turnhout-Brussel tijdens de laatste roadshows nog geen standpunt werd ingenomen over het inzetten van treinmaterieel. Er werden toen op die lijn M6-dubbeldekkers ingezet, want dat was nodig voor de capaciteit. Hoe staat het daar nu mee?

Ik heb enkele vragen.

Klopt het dat Desiro's worden ingezet op de lange assen? Zal dat worden bestendigd of zal ander treinmaterieel worden ingezet voor IC-lijnen?

Kunt u een stand van zaken geven voor de lijn Turnhout-Brussel met betrekking tot de bestaande M6-dubbeldekkers? Worden zij behouden?

Tot slot, wat is de stand van zaken in verband met de renovatie van de Break 80-83 motorrijtuigen? Zit de renovatie nog op schema?

16.02 Minister Jacqueline Galant: (...) het inzetten van Desiro's op IC-verbindingen. Op een werkdag rijden er sedert 14 december 2014 in principe geen Desiro's op de verbinding Antwerpen-Charleroi tijdens de piekuren. Wat de lijn Brussel-Turnhout betreft, zijn enkele drukbezette treinen gepland met M6-stellen. Een beperkt aantal treinen in de daluren wordt ook met vierledige motorstellen ingezet. Op deze manier wordt voldoende capaciteit aangeboden.

Wat de modernisering van de Break 80-83 motorrijtuigen betreft, zijn in 2012, 2013 en 2014 respectievelijk negen, negentien en vijftien motorrijtuigen gemoderniseerd. Het einde van de modernisering is gepland voor 2019.

16.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik stel vast dat het einde van de renovatie van 2016 naar 2019 is opgeschoven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie van koperdiefstallen ingevolge gerichte acties" (nr. 581)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "koperdiefstallen gepleegd bij het spoor" (nr. 660)

17 **Questions jointes de**

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution du nombre de vols de cuivre à la suite d'actions ciblées" (n° 581)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vols de cuivre commis sur le réseau ferroviaire" (n° 660)

17.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, metaaldiefstallen langs onze spoorwegen vormen al jaren een probleem voor de NMBS en de reizigers. Nog steeds worden reizigers geregeld geconfronteerd met vertragingen als gevolg van koperdiefstallen.

Wegens die problematiek werden een aantal acties ondernomen. In 2008 werd de werkgroep Metaaldiefstallen opgericht. In de probleemanalyse werden dertien gerechtelijke arrondissementen geïdentificeerd, waarin 90 % van de feiten worden gepleegd. In die arrondissementen werden, in samenwerking met de lokale en federale politiediensten, door de veiligheidsdienst Securail acties ondernomen.

Bij een heel specifieke actie in april 2013 werd zelfs een helikopter met een thermische camera ingezet, om koperdieven op te sporen. Daarbij werden negen arrestaties verricht.

In 2013 werd een nationaal actieplan met de hiernavolgende kenmerken opgesteld: versterking van de politieacties in de strijd tegen metaaldiefstallen en honderd bijkomende agenten voor de Spoorwegpolitie. Het spoorwegpersoneel zal tevens via een koninklijk besluit een gedeeltelijke politiebevoegdheid krijgen. Ten slotte kan in de schroothandel niet langer met baar geld worden betaald. Die maatregel had natuurlijk ook de bedoeling om de dieven af te schrikken.

Ruim een jaar na het nationaal actieplan is het goed om eens het effect van die maatregelen te bekijken.

Mevrouw de minister, is het aantal koperdiefstallen sindsdien afgenomen? Nam het aantal diefstallen in de dertien genoemde arrondissementen ten gevolge van de gerichte acties af? Is er een verschuiving waar te nemen?

Hoe evalueert u het nationaal actieplan? Moeten er wijzigingen aan het plan worden aangebracht?

Werden sinds april 2013 nog acties met helikopters uitgerust met warmtecamera's uitgevoerd? Wat is het resultaat van die acties?

Is de werkgroep nog actief? Indien ja, welke output heeft hij recent nog opgeleverd?

17.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik wil mij, ten eerste, verontschuldigen voor mijn laattijdigheid. Ik kon echter niet weg in de commissie voor de Justitie. Ik dank dan ook de leden, omdat zij bereid waren te wachten.

Mevrouw de minister, in 2013 waren er officieel nog 810 koperdiefstallen, 40 % minder dan in 2012, het 'hoogtepunt' met maar liefst 1 362 gevallen. Koperdiefstal was toen een echte plaag, wat alles te maken had met de hoge prijs van koper en het feit dat dieven hun gestolen kabels makkelijk konden verpatsen.

Vervolgens is het nationaal actieplan er gekomen, waaruit de vorige vraagsteller al een aantal maatregelen heeft toegelicht.

Ik wil gewoon nog vermelden dat er voortaan strengere straffen op diefstal staan. Ook worden de kabels

door Infrabel ingegraven en eventueel door aluminiumkabels vervangen. Dat zijn maatregelen uit het actieplan.

Uit de antwoorden van uw voorganger blijkt onder andere dat 90 % van die koperdiefstallen gepleegd wordt in dertien gerechtelijke arrondissementen. Het gaat dus om heel specifieke arrondissementen die gevoelig zijn voor dergelijke koperdiefstallen.

Mevrouw de minister, zet de daling in het aantal koperdiefstallen zich in 2014 door? Beschikt u over cijfers per arrondissement?

Wat is de evaluatie van het actieplan tot vandaag? Hoever staat het met de uitvoering van het voornemen om onzichtbare markeringen aan te brengen op het koper?

Worden er eventueel nog andere nieuwe maatregelen overwogen?

17.03 Minister **Jacqueline Galant**: De verschillende maatregelen genomen in de strijd tegen metaaldiefstallen hebben gezorgd voor een sterke daling van het aantal diefstallen. Er werden 1 362 feiten vastgesteld in 2012, 810 in 2013 en 202 van januari tot oktober 2014.

Op 23 mei 2013 werd een symposium georganiseerd ter lancering van het nationaal actieplan tegen kabeldiefstallen. Tot de maatregelen behoren de sensibilisering van de schroothandelaars, het ingraven van de kabels, de markering van de kabels, acties in samenwerking met de federale politie en vervolging van de dieven tot in hun land van herkomst.

De technische werkgroep blijft de acties opvoeren. Oplossingen die ontwikkeld werden door infrastructuurbeheerders in het buitenland, worden onderzocht. Firma's die nieuwe oplossingen ontwikkelen en aanbieden, nemen geregeld contact op.

De werkgroep stelt zich tot doel een oplossing te ontwikkelen voor elk type van uitrusting dat zou kunnen worden gegeerd door dieven. Drie principes blijven belangrijk voor de ontwikkeling van de oplossingen. Ten eerste, het aantal kabels wordt verminderd; ten tweede, de kabels zijn niet meer zichtbaar en, ten derde, de kabels worden beschermd en zijn daardoor moeilijker toegankelijk.

De komende jaren zullen gewijd worden aan de uitrol en de opvolging van de verschillende technische projecten.

17.04 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, aan de cijfers merk ik dat er een aanzienlijke daling is van het aantal koperdiefstallen en dat is een zeer goede zaak. Mijn voornaamste bezorgdheid gaat uit naar de vertragingen die door koperdiefstallen veroorzaakt worden. De drie uitgangspunten waarop u wilt inzetten, zijn uiteraard zeer goed. De sensibilisatie, waarover u ook sprak, is belangrijk.

Ik wil nog terugkomen op één element. Volgt de werkgroep nog steeds de koperdiefstallen op?

De volgende vraag is een detailvraag. Heeft het spoorwegpersoneel ondertussen een ruimere bevoegdheid of politionele bevoegdheid gekregen in verband met koperdiefstallen?

17.05 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik zou de resultaten toch wel spectaculair durven te noemen, van 1 362 gevallen in 2012 naar 202 vorig jaar, als ik dat goed genoteerd heb, weliswaar cijfers tot eind oktober. Het actieplan mag dus toch wel een succes genoemd worden.

Ik had ook gevraagd naar de spreiding van de diefstallen per arrondissement, maar ik weet niet of u die gegevens in uw bezit hebt.

La **présidente**: Mme la ministre vous propose de vous fournir les données.

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

18 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol**

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs en de wederzijdse erkenning van de opleidingscertificaten van beroepschauffeurs" (nr. 773)

18 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd et la reconnaissance mutuelle des certificats de formation des chauffeurs professionnels" (n° 773)

18.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, bus- en vrachtwagenchauffeurs moeten vanaf respectievelijk 10 september van dit jaar en 10 september van volgend jaar in het bezit zijn van een bewijs van vakbekwaamheid. Om deze basiskwalificaties te behalen, moet men 35 uur les volgen en nadien volgt er een systeem van permanente nascholing. Dit alles wordt bepaald in een Europese richtlijn die werd omgezet in Belgisch recht.

In de vorige legislatuur werden hierover regelmatig vragen gesteld aan uw voorganger. Het ging daarbij vooral over het halen van de deadlines, en het voldoende informeren van de betrokken personen en instanties. Er heerst immers onduidelijkheid op het terrein over wie wel en wie niet over dit attest moet beschikken.

Intussen zijn er een aantal nieuwe elementen. In uw antwoord op een vraag van collega Van den Bergh in deze commissie op 5 november 2014, hebt u bevestigd dat het examen basiskwalificatie en de nascholing, die toelaat de vakbekwaamheid van de chauffeur te verlengen, een federale bevoegdheid blijft. Toch blijven hierover andere stemmen opgaan. In het regeerakkoord is het volgende bepaald. Ik citeer: "De regering zal, binnen de eigen bevoegdheden, de nodige wettelijke aanpassingen doen om de opleidingsuren van vrachtwagenchauffeur in het kader van de opleiding als opleidingsuren te laten tellen."

Wanneer een chauffeur uiteindelijk aan al die vereisten voldoet, krijgt hij de code 95 op het Belgisch rijbewijs. Pas dan is het in principe geldig. Er zijn echter ook Belgische transportfirma's, vooral in de grensstreek, die Franse werknemers tewerkstellen die de vereiste opleidingen in ons land hebben gevolgd. Zelfs wanneer deze chauffeurs alle verplichte lesuren hebben gevolgd, worden hun vakbekwaamheid en opleidingscertificaten niet erkend in het land van herkomst. In Frankrijk wordt de code 95 niet op het rijbewijs aangebracht, maar reikt men een aparte kwalificatiekaart uit.

Binnen de FOD Mobiliteit werd vorig jaar een ontwerp van KB voorbereid dat voorziet in de invoering van een Belgische kwalificatiekaart die kan worden uitgereikt aan chauffeurs die zich in een dergelijke situatie bevinden. Hieromtrent zijn nog een aantal dingen onduidelijk. Er moet in elk geval worden vermeden dat degelijk opgeleide chauffeurs op deze manier volgend jaar zonder geldig rijbewijs achterblijven.

Ik heb vijf concrete vragen.

Ten eerste, zal u nog initiatieven nemen om de personen en instanties voldoende te informeren? Kan er vooralsnog een informatiecampagne worden opgestart? Wat is de stand van zaken van de werkgroep die actief is binnen de Europese Commissie? Komen er nog verduidelijkingen rond de vrijstellingen?

Ten tweede, hoeveel van de op te leiden chauffeurs hebben inmiddels al een of meerdere modules gevolgd?

Ten derde, kunt u nogmaals bevestigen dat het examen basiskwalificatie en de nascholing een federale bevoegdheid blijven? Is er daarover een arrest van de Raad Van State?

Ten vierde, hoe ziet u de uitvoering van de passage die in het regeerakkoord is opgenomen? Hoeveel uren van de ADR-opleiding, die vijf dagen duurt, zullen tellen voor de 35 uur nascholing?

Ten vijfde, betreffende de wederzijdse erkenning van de opleidingscertificaten, is het vermelde KB intussen in werking treden?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een lijst opgesteld van veel gestelde vragen in verband met het toepassingsgebied van de reglementaire vereiste van vakbekwaamheid. Hij zal deze lijst bekendmaken op zijn website in januari.

In de huidige Belgische reglementering zijn de vrijstellingen van de vereiste van vakbekwaamheid die

opgesomd zijn in de Europese richtlijn nagenoeg letterlijk overgenomen. Binnen het kader van het Committee on the initial qualification and periodic training of drivers van de Europese Commissie werd intussen een nota opgesteld ter verduidelijking van de vrijstellingen in de richtlijn. De Commissie benadrukt echter dat die nota geen officiële interpretatie van de richtlijn is. Uit de nota blijkt dat de FOD Mobiliteit en Vervoer de vrijstellingen tot nu toe op dezelfde wijze heeft geïnterpreteerd.

Op dit ogenblik is mijn administratie bezig de opleidingscentra te bevragen over het aantal. Wat wel geweten is, is dat voor het personenvervoer meer dan 80 % van de chauffeurs al in orde is. Voor het vrachtvervoer stellen wij vast dat er de laatste maanden ook een snelle stijging is van het aantal bestuurders dat een nascholing volgt.

Ik bevestig dat de vakbekwaamheid een federale bevoegdheid blijft. Er is geen arrest van de Raad van State daarover. Er is nog niet besloten welke plaats de ADR-opleiding zal krijgen in de vijfjaarlijkse nascholing en de 35 uur voor de verlenging van het bewijs van vakbekwaamheid.

Andere thema's, zoals het uitzonderlijk vervoer, voertuigen voor traag vervoer, vuilnisophaling enzovoort staan niet vermeld in de lesinhoud, maar dat belet niet dat een aantal specifieke elementen aangaande die thema's kunnen worden aangesneden in het raam van de cursussen inzake lading en beheersing van het voertuig, de dode hoek enzovoort.

Bij koninklijk besluit van 21 juli 2014 tot invoering van de kwalificatiekaart bestuurder werden kwalificatiekaarten ingevoerd voor bestuurders die in België werken en hier bijgevolg de nascholing kunnen volgen en wier thuisland de Belgische nascholingsgetuigschriften niet erkent. Het gaat momenteel enkel om bestuurders uit Frankrijk die in België de nascholing hebben gevolgd. De kwalificatiekaart is erkend in alle lidstaten en wordt aan deze bestuurders afgegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit besluit is op 1 december 2014 in werking getreden.

18.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar uitgebreid antwoord.

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

19 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verloren voorwerpen" (nr. 823)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verloren voorwerpen in de treinen of stations" (nr. 989)

19 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les objets perdus" (n° 823)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les objets perdus dans les trains ou les gares" (n° 989)

19.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn collega Sabien Lahaye-Battheu heeft enkele jaren geleden ook een vraag gesteld over verloren voorwerpen.

Er zouden honderd aangiften per dag zijn en volgens de procedure worden voorwerpen die na vijftig dagen niet worden opgehaald, aan Spullenhulp gegeven. In de kranten werd een lijst gepubliceerd van de tien vreemdste voorwerpen en de vaakst vergeten voorwerpen. Het is hilarisch en ik zal ze u straks bezorgen.

Mijn vraag heeft betrekking op de procedure. Als men iets verliest op een trein mag men de treinbegeleider blijkbaar niet meer contacteren en moet men formulieren invullen. Men zou kunnen zeggen dat zaken sneller teruggevonden kunnen worden als men de treinbegeleider wel mag contacteren omdat zij zich dan nog op de trein bevinden.

Loopt de communicatie omtrent het aangeven en afhalen van verloren voorwerpen goed? Wordt werkelijk iedereen gecontacteerd bij het vinden of niet vinden van de spullen?

Waarom kiest de NMBS ervoor om de treinbegeleiders niet te belasten met deze taak? Soms kan dit immers tot een snelle oplossing leiden.

Hoeveel aangiften heeft de NMBS gemiddeld per dag gekregen in 2014?

19.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van mijn collega David Geerts. Naar verluidt worden er ongeveer drieduizend aangiften van verloren voorwerpen per maand geregistreerd, waarvan 60 % via de website. Iets meer dan 37 % van de gevonden voorwerpen zou worden terugbezorgd aan de eigenaar. Er was aangekondigd dat de procedure waaraan men onderworpen is als men jammer genoeg iets verliest op de trein of in het station geëvalueerd zou worden.

Mevrouw de minister, heeft de evaluatie van de procedure intussen plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn de resultaten? Zo nee, wanneer komt die er?

Ten tweede, worden er wijzigingen overwogen, zoals een grotere rol voor de treinbegeleider op het moment zelf?

Ten derde, wat is de evolutie met betrekking tot respectievelijk het aantal geregistreerde en teruggevonden voorwerpen de laatste jaren?

19.03 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de NMBS heeft in 2012 een rapport met bevindingen over de nieuwe procedure met betrekking tot de verloren voorwerpen overgemaakt aan de toenmalige voogdijminister. In de loop van het tweede of derde kwartaal van 2015 wordt een nieuwe evaluatie gepland. Het principe is dat elke klant aangifte moet doen van een verloren voorwerp, om aan te tonen dat hij of zij dit effectief wenst terug te krijgen. Bij iedere aangifte ontvangt de klant een bevestigingsmail.

Telkens de eigenaar wordt gevonden van een binnengebracht voorwerp, wordt er contact opgenomen om na te gaan hoe en waar de klant dit voorwerp kan komen ophalen. Indien het voorwerp vijftig dagen na aangifte door de klant nog steeds niet werd teruggevonden, ontvangt de betrokken klant automatisch een mail waarin dat wordt gemeld. Alle binnengebrachte voorwerpen waarvan de eigenaar na vijftig dagen niet wordt gevonden, worden overgedragen aan Spullenhulp.

De NMBS laat mij weten dat haar procedure voor gevonden voorwerpen voor haar treinbegeleiders vastligt en dat er geen aanpassingen aan deze procedure zijn gepland in de nabije toekomst. Toch speelt de treinbegeleider nog steeds een belangrijke rol bij de afhandeling van een gevonden voorwerp.

Het aantal geregistreerde voorwerpen voor de jaren 2012 en 2013 en voor de resterende elf maanden van het jaar 2014 bedroeg respectievelijk 37 237, 36 260 en plusminus 33 000.

19.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het meest frappante dat zo werd gevonden, maar dan wel bij de MIVB, was een beenprothese.

19.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ook ik dank de minister en ik wens niet te repliceren.

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

20 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement européen" (n° 869)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement européen et les projets d'infrastructure ferroviaire" (n° 968)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Europese investeringsplan" (nr. 869)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Europees investeringsplan en de projecten voor spoorinfrastructuur" (nr. 968)

20.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, la Commission européenne a lancé un "ambitieux" plan d'investissement, dénommé le Fonds européen pour les investissements stratégiques, qui devrait en principe mobiliser 315 milliards d'euros en trois ans.

Selon la presse, Infrabel et la SNCB auraient sollicité, au travers de l'État belge, l'examen de divers projets dont la finalisation du RER, le Diabolo ou encore l'accès au port d'Anvers. Sachant que les 28 pays de l'Union européenne auraient déposé ensemble plus de 2 000 projets soumis à sélection pour la mise en œuvre via ce fonds - soit un total de 1 300 milliards, c'est-à-dire quatre fois plus que les 315 milliards mobilisés -, pouvez-vous confirmer que l'État belge a réellement déposé les projets cités? Dans l'affirmative, quelles sont les modalités, quel est le suivi? Avez-vous des informations récentes sur l'attention portée à ces projets? D'autres projets ont-ils été déposés en lien avec le transport ferroviaire?

20.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega Cheron heeft in zijn uiteenzetting reeds gesproken over die 315 miljard die de Europese Commissie zou ter beschikking stellen om de economie aan te zwengelen. Belangrijk is dat gesteld werd dat daarin nieuwe maar ook reeds bestaande infrastructuurwerken opgenomen zouden kunnen worden die dan wel een toegevoegde waarde moeten opleveren. De Diaboloverbinding en renovaties in de haven van Antwerpen werden reeds vernoemd.

Zeer concreet, welke projecten in verband met de spoorweginfrastructuur heeft België ingediend en door middel van welke criteria?

Wat is de timing om te weten welke projecten in aanmerking zullen komen voor de financiering?

Welke gevolgen heeft dit voor de meerjareninvesteringsplannen?

20.03 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Cheron, mijnheer Geerts, ik kan u bevestigen dat het Diabolo-project, het GEN en de verbeterde toegang tot de haven van Antwerpen in het Europees investeringsplan geïntegreerd werden, net als negen andere Belgische spoorweggerelateerde projecten.

Ces 12 projets représentant des investissements pour un montant de 1,84 milliard d'euros sur la période 2015-2017 ont été intensifiés par le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec Infrabel et la SNCB.

Pour effectuer ce travail, cinq critères fixés par les autorités européennes ont été utilisés: la valeur ajoutée européenne, la valeur économique, la maturité, la taille du projet et la possibilité de mobiliser d'autres sources de financement. Le résultat de ce travail a ensuite été transmis au SPF Finances qui a été chargé de préparer une liste consolidée pour la Belgique.

D'autres projets d'investissement ont également été transmis au SPF Finances par d'autres autorités publiques fédérales et régionales, mais également par des acteurs du secteur privé. Parmi ces projets, certains concernaient indirectement le transport ferroviaire.

Après consolidation, la liste des projets belges a été transmise au mois de novembre à la Commission européenne. Cette liste a été intégrée dans le plan d'investissement présenté au Parlement européen par M. Juncker le 26 novembre dernier. Ce plan d'investissement est désormais consultable sur le site web de la Commission européenne.

À ce stade, il me paraît important de rappeler que le plan d'investissement n'engendre aucune obligation pour les États membres, notamment pour ce qui concerne la réalisation des projets inclus dans le plan.

Het is belangrijk om er rekening mee te houden dat er geen enkele garantie bestaat dat de projecten, hernomen in het Europees investeringsplan, de komende jaren een Europese of private financiering verwerven. Dit hangt voor een groot deel af van de interesse die de private investeerders tonen voor de Belgische projecten, opgenomen in dit plan.

20.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je ne manquerai pas de revenir sur la question en tenant compte des délais de la Commission. Je vais, en tout cas, consulter le site de la Commission.

20.05 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik was er niet van op de hoogte dat die andere projecten waren gepubliceerd, vandaar dat ik maar twee meldingen maakte in mijn schriftelijke neerslag. Wij zullen de website bekijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 12.32 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.32 uur.