

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 april 2017

**HET SPOORVERVOERSPLAN
2017-2020**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen van mevrouw Ann Billiau, algemeen directeur Traffic Management van Infrabel, mevrouw Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS en de heer Koen Kerckaert, algemeen directeur Transport van de NMBS.....	3
A. Uiteenzetting van mevrouw Ann Billiau, algemeen directeur Traffic Management van Infrabel...	3
B. Uiteenzettingen van mevrouw Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, en de heer Koen Kerckaert, algemeen directeur Transport van de NMBS	4
II. Vragen en opmerkingen van de leden	5
III. Antwoorden van de genodigden	12
A. Mevrouw Ann Billiau (Infrabel).....	12
B. Mevrouw Sophie Dutordoir en de heer Koen Kerckaert (NMBS).....	15
Bijlagen – Presentaties	19

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 avril 2017

**LE PLAN DE TRANSPORT
FERROVIAIRE 2017-2020**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs de Mme Ann Billiau, directrice générale du Traffic Management d'Infrabel, Mme Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB et M. Koen Kerckaert, directeur général Transport de la SNCB	3
A. Exposés de Mme Ann Billiau, directrice générale du Traffic Management d'Infrabel.....	3
B. Exposés de Mme Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB et M. Koen Kerckaert, directeur général Transport de la SNCB.....	4
II. Questions et observations des membres.....	5
III. Réponses des invités	12
A. Mme Ann Billiau (Infrabel)	12
B. Mme Sophie Dutordoir et M. Koen Kerckaert (SNCB).....	15
Annexes – Présentations	19

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 14 maart 2017 een hoorzitting gehouden over het Vervoersplan van de NMBS dat in december 2017 van kracht wordt en drie jaar geldig is.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN
VAN MEVROUW ANN BILLIAU,
ALGEMEEN DIRECTEUR TRAFFIC
MANAGEMENT VAN INFRABEL, MEVROUW
SOPHIE DUTORDOIR, CEO VAN DE NMBS EN
DE HEER KOEN KERCKAERT, ALGEMEEN
DIRECTEUR TRANSPORT VAN DE NMBS**

**IA. Uiteenzetting van mevrouw Ann Billiau,
algemeen directeur Traffic Management van Infrabel**

Zie voor nadere details ook de Powerpointpresentatie als bijlage.

Het wettelijk en reglementair kader van het vervoersplan wordt gevormd door de Europese richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, die strikte procedures oplegt omtrent de toewijzing van rijpaden, bijlage VII van deze richtlijn en de richtlijnen van Rail Net Europe (RNE) die bepalen dat iedere nieuwe dienstregeling ingaat op de tweede zaterdag van december om middernacht en, op Belgisch vlak, de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex die de infrastructuurbeheerder oplegt ieder jaar een Netverklaring te publiceren. Infrabel garandeert voor alle spoorwegoperators de robuustheid en een optimale benutting van de capaciteit. Bijzondere aandacht gaat naar de onderhouds- en herstelwerken: hoe kunnen die zonder hinder door het personeel van Infrabel worden uitgevoerd zonder hun veiligheid in het gedrang te brengen noch het treinverkeer ernstig te verstoren? Werken met een grote impact worden geïntegreerd in de dienstregeling, of er wordt een alternatieve dienstregeling uitgewerkt. Werken die een uiterst beperkte impact hebben, worden afgetoetst met de betrokken operator. Voortaan zal Infrabel meer inzetten op de massificatie van de werken. Doordat de budgettaire middelen van Infrabel met 30 % zijn gedaald en het ook kostelijk en in veel gevallen moeilijk is om nachten en weekendploegen in te zetten, zullen zoveel mogelijk werkzaamheden overdag worden uitgevoerd. De grote assen zullen uiteraard niet worden onderbroken, maar op minder drukke lijnen is het mogelijk een spoor af te sluiten en het spoorverkeer op het andere spoor te laten doorgaan. Infrabel overlegt samen met de NMBS ook welke infrastructuurprojecten kunnen bijdragen tot de een uitbreiding van het aanbod.

Mesdames, Messieurs,

Le 14 mars 2017, votre commission a organisé une audition au sujet du Plan de transport de la SNCB, qui est entré en vigueur en décembre 2017 et a une validité de trois ans.

**I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS
DE MME ANN BILLIAU,
DIRECTRICE GÉNÉRALE DU TRAFFIC
MANAGEMENT D'INFRABEL, MME SOPHIE
DUTORDOIR, CEO DE LA SNCB ET
M. KOEN KERCKAERT, DIRECTEUR GÉNÉRAL
TRANSPORT DE LA SNCB**

**IA. Exposés introductifs de Mme Ann Billiau,
directrice générale du Traffic Management d'Infrabel**

Pour plus de détails, voir également la présentation Powerpoint en annexe.

Le cadre légal et réglementaire du plan de transport se compose de la directive européenne 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, qui impose des procédures strictes en matière d'attribution des sillons, de l'annexe VII de la directive 2012/34/EU et les directives de Rail Net Europe (RNE) qui définissent qu'un nouvel horaire entre toujours en vigueur le deuxième samedi du mois de décembre à minuit et, au niveau belge, de la loi du 30 août 2013 portant le code ferroviaire, qui impose au gestionnaire de l'infrastructure de publier chaque année un document de référence du réseau. Pour tous les opérateurs du réseau, Infrabel garantit la robustesse et veille à l'utilisation optimale de la capacité. Une attention particulière est vouée aux travaux d'entretien et de renouvellement: comment peuvent-ils être réalisés par le personnel d'Infrabel sans mettre en danger la sécurité de celui-ci ni perturber gravement le trafic ferroviaire? Les travaux avec impact important sur le trafic voyageurs sont intégrés dans l'horaire ou un horaire alternatif temporaire est élaboré. Les travaux qui ont un impact extrêmement limité sont analysés avec l'opérateur ferroviaire concerné. Désormais, Infrabel misera davantage sur la massification des travaux. Étant donné que les moyens budgétaires d'Infrabel ont été réduits de 30 % et que les équipes de nuit et de week-end sont à la fois coûteuses et, dans de nombreux cas, difficiles à mettre en place, les travaux seront autant que possible effectués en journée. Les grands axes ne seront évidemment pas interrompus, mais sur les lignes à moindre densité de trafic, il est possible de fermer une voie et de dévier le trafic sur l'autre. Infrabel examine, en concertation avec la SNCB, quels projets d'infrastructure sont susceptibles de contribuer à un élargissement de l'offre.

IB. Uiteenzettingen van mevrouw Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, en de heer Koen Kerckaert, algemeen directeur Transport van de NMBS

Zie voor nadere details ook de Powerpointpresentatie als bijlage.

De NMBS speelt in de Belgische spoormobiliteit de hoofdrol en hoopt dit ook na 2023 te blijven doen. Iedere weekdag worden circa 3 500 treinen ingezet. Per weekdag worden 873 000 reizigers vervoerd. Het aantal reizigers die jaarlijks van de NMBS gebruik maakten schommelde bij het begin van dit millennium rond de 140 miljoen en steeg tot meer dan 225 miljoen vorig jaar, een stijging met maar liefst twee derde! Het marktaandeel van het spoor in het woon-werkverkeer bedraagt circa 20 % tussen de grote steden, 34 % voor het pendelverkeer naar Brussel en bijna 50 % voor afstanden van 50 kilometer of meer. In het licht van de vervoerswijze van de reizigers naar de stations, moet nog meer ingezet worden op multimodaal vervoer. De werking van de NMBS wordt bepaald door het door de Staat beschikbaar gesteld budget, de beschikbaarheid van materieel en personeel, de hoogte van de infrastructuurvergoeding, de capaciteit en kwaliteit van de spoorinfrastructuur en ten slotte door de tarieven. Dalende dotaties en amper stijgende tarieven moeten gelijke tred houden met de uitgaven, waarvan de infrastructuurvergoeding een belangrijk deel uitmaakt (2,4 miljard euro over de periode van 2017 tot 2020). Toch zal de NMBS het aanbod tijdens deze periode met meer dan 5 % uitbreiden. In sommige gevallen wordt de frequentie (het aantal treinen per uur) of de amplitude (treinen vroeger en later) maar ook het aantal aansluitingen (met 20 %) en het aantal zitplaatsen (met 10 000) verhoogd. In het weekend wordt een onderscheid gemaakt tussen zaterdag (voor shoppers) en zondag (voor studenten). De commerciële snelheid op de honderd belangrijkste verbindingen wordt met 3 % verhoogd. Ten slotte wordt er meer ingezet op de multimodaliteit. De stiptheid en de communicatie aan de reizigers kan nog worden verbeterd. Voor wat de stiptheid betreft, wordt gemikt op 90 %. Het publiek zal via roadshows terdege geïnformeerd worden over het vervoersplan.

IB. Exposés introductifs de Mme Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB et M. Koen Kerckaert, directeur général Transport de la SNCB

Pour plus de détails, voir également la présentation Powerpoint en annexe.

La SNCB joue un rôle essentiel dans la mobilité ferroviaire belge et espère continuer à le faire après 2023. Chaque jour de semaine, quelque 3500 trains sont mis en circulation. 873 000 voyageurs sont transportés par jour de semaine. Le nombre de voyageurs qui utilisaient la SNCB chaque année avoisinait les 140 millions au début de ce millénaire et a dépassé 225 millions l'année passée, soit une progression de pas moins de deux tiers! La part de marché du rail dans le trafic domicile-lieu de travail est d'environ 20 % entre les grandes villes, de 34 % pour le trafic pendulaire vers Bruxelles et de presque 50 % pour les distances de minimum 50 kilomètres. Si l'on tient compte du mode de transport des voyageurs vers les gares, il convient de miser encore davantage sur le transport multimodal. Le fonctionnement de la SNCB est déterminé par le budget alloué par l'État, par la disponibilité du matériel et du personnel, par la hauteur de la redevance d'infrastructure, par la capacité et la qualité de l'infrastructure ferroviaire et, enfin, par les tarifs. La réduction des dotations et la hausse minime des tarifs doivent suivre l'évolution des dépenses, dont la redevance d'infrastructure constitue une part importante (2,4 milliards d'euros pour l'intervalle 2017-2020). Durant cette période, la SNCB étendra néanmoins son offre de plus de 5 %. Dans certains cas, la SNCB accroîtra la fréquentation (le nombre de trains par heure) ou l'amplitude (trains plus tôt et plus tard), mais aussi le nombre de correspondances (de 20 %) et le nombre de places assises (de 10 000 unités). Durant le week-end, une distinction sera établie entre le samedi (pour le shopping) et le dimanche (pour les étudiants). La vitesse commerciale sur les cent liaisons principales augmentera de 3 %. Enfin, l'accent sera davantage mis sur la multimodalité. La ponctualité et la communication vis-à-vis des voyageurs restent perfectibles. En ce qui concerne la ponctualité, l'ambition est de 90 % de trains à l'heure. Le public sera dûment informé sur le plan de transport, par le biais de *roadshows*.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) onderstreept het belang van openbaar vervoer. De trein kan een oplossing bieden tegen het fileleed. Het vervoersplan bevat talrijke positieve punten, omdat het spoor aantrekkelijker wordt. Zo wordt het weekendaanbod gediversifieerd, waarop eerder al was aangedrongen. 's Zaterdags wordt ingespeeld op de noden van kooplustigen, 's zondags op die van studenten. Ook de toename van het aantal aansluitingen en de verhoging van de commerciële snelheid zijn goed. Aangehouden wordt dat de huidige regering de overheidssector niet afbouwt. Vraag is wel hoe de bijkomende uitgaven worden opgevangen.

Welke maatregelen worden genomen om een grotere interactie tussen NMBS en Infrabel te bevorderen? Zullen de reizigers dezelfde perrons kunnen gebruiken? Hoe stonden de sprekers tegenover het vorige vervoersplan, dat de vertragingen in de commerciële snelheid verwerkte en nemen ze nu geen risico inzake stiptheid? Is er informatie over de productie en de levering van de M7-toestellen? Werd er nagedacht over omscholing van het personeel? Hoe zit het met de *one-man car* om het personeelstekort tegen te gaan?

De plannen van Infrabel met betrekking tot de uitvoering van werken op enkel spoor en overdag wekken verwondering: vinden ze niet vooral 's nachts plaats? Op sommige lijnen zal gedurende zes uur geen treinverkeer zijn, wat te betreuren valt, onder meer voor de gevolgen op het vlak van stiptheid.

In welke mate zijn de gewestelijke vervoersmaatschappijen betrokken bij de opmaak van het nieuwe vervoersplan? Worden er bijkomende infrastructuurwerken gekoppeld aan de uitbreiding van de frequenties in de voorstadnetten, naast dat van Brussel?

De verdeling van extra treinen zou door de mobiliteitsvraag moeten worden gestuurd. Waarop steunen de aangehaalde 129 vragen? Het Vlaams Gewest krijgt het kleinste aantal treinen extra, terwijl de congestiegevoelige zones zich vooral daar bevinden. Hoe worden de treinkilometers beoordeeld? Bestaat er een objectieve basis? Zijn er gegevens over de verdeling tussen de gewesten? Beter ware het misschien om als criterium de reizigerskilometers te nemen (d.i. het aantal reizigers per kilometer).

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) souligne l'importance des transports en commun. Le train peut apporter une solution aux embarras de circulation. Le plan de transport contient de nombreux points positifs, car il rend le train plus attrayant. Il est par exemple prévu de diversifier l'offre de week-end, un point déjà mis en exergue auparavant. L'offre du samedi répond aux besoins des amateurs de shopping et celle du dimanche répond aux besoins des étudiants. Les autres points positifs sont notamment l'augmentation du nombre de correspondances et l'augmentation de la vitesse commerciale. Ce plan prouve que le gouvernement actuel ne démantèle pas le secteur public. La question est toutefois de savoir comment seront financées les dépenses supplémentaires.

Quelles mesures seront prises pour accroître l'interaction entre la SNCB et Infrabel? Les voyageurs pourront-ils utiliser les mêmes quais? Que pensaient les orateurs du plan de transport précédent, qui prenait en compte les retards dans la vitesse commerciale? Ne prennent-ils désormais pas des risques en matière de ponctualité? En sait-on davantage sur la production et la livraison des M7? A-t-on pensé à la reconversion du personnel? Quid du principe "one-man car" pour pallier le manque de personnel?

Les plans d'Infrabel concernant la réalisation de travaux sur des voies uniques en journée interpellent: ces travaux n'ont-ils pas principalement lieu la nuit? En raison de ces travaux, la circulation ferroviaire sera interrompue durant six heures sur certaines lignes, ce qui est regrettable, notamment pour la ponctualité.

Dans quelle mesure les sociétés régionales de transport ont-elles été associées à l'élaboration du nouveau plan de transport? L'augmentation des fréquences de desserte sur les réseaux suburbains, outre celui de Bruxelles, s'accompagnera-t-elle de travaux d'infrastructure supplémentaires?

La répartition des trains supplémentaires devrait être dictée par la demande de mobilité. Sur quelle base sont fondées les 129 demandes évoquées? La Région flamande reçoit le plus petit nombre de trains supplémentaires, alors que c'est elle qui compte le plus grand nombre de zones de congestion. Comment les trains-kilomètres sont-ils évalués? Existe-t-il une base objective? Dispose-t-on de données concernant la ventilation entre les Régions? Il serait peut-être préférable de retenir le critère de voyageurs-kilomètre (c'est-à-dire le nombre de voyageurs par kilomètre).

Het Belgische spoornet wordt gekenmerkt door lange verbindingen, waardoor werkzaamheden en ongelukken grote gevolgen hebben. Werd er nagedacht over het inkorten van de ritten en dat in een regionaal perspectief te plaatsen, zodat de stiptheid beter kan worden verzorgd en de hinder beperkt blijft?

De heer Laurent Devin (PS) merkt op dat de N-VA brandhout maakt van het vervoersplan, dat volgens deze partij geen rekening zou houden met de noden van de gewesten. De vorige en de huidige minister hebben verbetering beloofd, maar de heren Cornu en Lallemand hebben hierover twijfels uitgedrukt, omdat de NMBS en Infrabel 637 miljoen euro moeten besparen.

Zelf is de spreker tevreden over de ambitie van het vervoersplan: de wensen die werden uitgedrukt inzake stiptheid en betrouwbaarheid stemmen overeen met de verwachtingen van de reizigers. Uitbreiding van de regeling van de derdebetalers tot de regio's zou niettemin een goede zaak zijn.

De begroting lijkt wel problematisch, want hoe kan een bedrijf meer doen met minder middelen? De realiteit zal na verloop van tijd duidelijk worden. Infrabel drukt twijfels uit over de haalbaarheid van het vervoersplan: 1/3 zou naar verluidt onuitvoerbaar zijn. Kan dit worden bevestigd?

De spreker vraagt om geen onderscheid te maken tussen de badplaatsen aan de kust en de regio Centrum bij de toewijzing van materieel. De reizigers moeten bij een gelijke prijs op dezelfde kwaliteit van de dienstverlening kunnen rekenen.

Het aanbod op verlieslatende lijnen, zoals Antwerpen-Breda en naar Rotterdam, wordt opgevoerd. Hoeveel kost de Waalse Thalys? Zijn de rijpadvergoedingen bevroren? Wat is de stand van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS? Wanneer kan het beheerscontract in het Parlement worden besproken?

Nadruk wordt gelegd op veiligheid, maar de treinbegeleiders verdwijnen. Hoe valt dat te rijmen?

Heeft de NMBS te kampen met andere personeelsproblemen, buiten de rekrutering die in Vlaanderen moeizaam verloopt?

Tot slot merkt de spreker op dat:

1) over de lijnen Bergen-Brussel en La Louvière-Turnhout, die de minst betrouwbare zijn op het vlak van stiptheid, niets werd meegedeeld;

Le réseau ferroviaire belge étant caractérisé par la longueur des liaisons, les travaux et les accidents y sont lourds de conséquences. A-t-on déjà songé à raccourcir les trajets dans une perspective régionale de manière à mieux assurer la ponctualité et à limiter les embarras?

M. Laurent Devin (PS) fait remarquer que la N-VA bat en brèche le plan de transport qui, selon ce parti, ne tiendrait pas compte des besoins des Régions. Les ministres précédent et actuel ont promis une amélioration, mais MM. Cornu et Lallemand ont exprimé des doutes en la matière parce que la SNCB et Infrabel doivent économiser 637 millions d'euros.

À titre personnel, l'intervenant est satisfait de l'ambition du plan de transport: les souhaits exprimés en matière de ponctualité et de fiabilité correspondent aux attentes des voyageurs. L'extension du régime du tiers payant aux Régions serait toutefois une bonne chose.

Le budget semble en effet problématique. En effet, comment une entreprise peut-elle faire plus avec moins de moyens? La réalité apparaîtra clairement après un certain temps. Infrabel doute de la faisabilité du plan de transport dont 1/3 serait irréalisable. Ce point peut-il être confirmé?

L'intervenant demande de ne pas faire de distinction entre les stations balnéaires de la côte et la région du Centre lors de l'affectation de matériel. Les voyageurs doivent à prix égal pouvoir compter sur la même qualité de service.

L'offre est accrue sur des lignes déficitaires, telles qu'Anvers-Breda et à destination de Rotterdam. Combien coûte le Thalys wallon? Les rémunérations versées pour les sillons ferroviaires sont-elles gelées? Où en est le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB? Quand pourra-t-on discuter du contrat de gestion au parlement?

L'accent est mis sur la sécurité, mais il y a de moins en moins d'accompagnateurs de train. N'est-ce pas paradoxal?

Mis à part les problèmes de recrutement en Flandre, la SNCB fait-elle face à d'autres problèmes en matière de personnel?

Enfin, l'intervenant souligne:

1) que le plan n'évoque à aucun moment les lignes Mons-Bruxelles et La Louvière-Turnhout, qui sont les lignes les moins fiables en matière de ponctualité;

2) de gewestelijke vervoersmaatschappijen minder enthousiast zijn dan wordt voorgesteld.

De methode voor het opstellen van het vervoersplan wekt de bijzondere aandacht van *de heer Jean-Jacques Flahaux (MR)*. Nooit eerder werd zoveel voorafgaand overleg gepleegd tussen alle betrokkenen en met alle belanghebbenden. 129 vragen werden ingediend, waarvan sommige buitensporig waren, zoals die van het Waals Gewest. Het zou verstandiger zijn om vragen op studies te kunnen funderen. In ieder geval werd elke vraag aandachtig onder de loep genomen en becijferd. Men kan niet alle wensen uitvoeren, maar het feit dat 58 nieuwe projecten het licht zien, is betekenisvol. Gemeenschappelijk vervoer valt uiteraard te verkiezen boven individuele verplaatsingen. Van een scheefftrekking in de verhoudingen tussen noord en zuid is geen sprake, in tegenstelling tot hetgeen de vorige spreker beweert. Het is jammer om in die termen te denken, want het nationale belang bestaat. Walen nemen de trein om naar zee te gaan, en Vlamingen naar de Ardennen. Langs de taalgrens staan geen douaneposten om mensen die een andere taal spreken tegen te houden. België is één, zeker wat het spoor betreft.

Het lid verheugt zich over de doelstellingen om het aanbod op te voeren in verhouding tot de vraag, over de treinen voor studenten, over het optrekken van de commerciële snelheid met 3 % ten aanzien van de honderd belangrijkste lijnen van vertrek- tot aankomstpunt, en over de verbetering van de aansluitingen. Jammer is de beperkte betrokkenheid van bepaalde gewesten, die misschien ook iets actiever zouden kunnen zijn in plaats van af te wachten wat ze voorgeschoteld krijgen.

Ofschoon het lid al bij al vrij tevreden is, betreurt hij de beslissing van de raad van bestuur van Infrabel die het bijkomende aanbod van het vervoersplan verhindert. De middelen die de Staat voor Infrabel uittrekt, dalen, zo werd beweerd, met 2 miljard euro. Allicht wordt deze reductie bepaald op basis van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025, dat niet reeds door de vorige regering werd gefinancierd. Hoeveel bedraagt de werkelijke daling in vergelijking met de werkelijke dotatie voor 2015?

Wat wordt er verstaan onder tijdelijk vertragingsorder – hoe lang duurt een vertraging?

Welke maatregelen kan Infrabel treffen om de 8 tijdelijke vertragingsorders op te heffen, teneinde de NMBS in staat te stellen het meerjareninvesteringsplan 2017 uit te voeren?

2) que les sociétés régionales de transport sont moins enthousiastes que ce que l'on prétend.

La méthode qui a été suivie pour élaborer le plan de transport a particulièrement retenu l'attention de *M. Jean-Jacques Flahaux (MR)*. Jamais auparavant il n'y avait eu autant de concertation préalable entre tous les intervenants et avec toutes les parties prenantes. 129 demandes ont été formulées, parmi lesquelles certaines étaient excessives, notamment celles de la Région wallonne. Il serait plus judicieux de pouvoir fonder ses demandes sur des études. Chaque demande a en tout cas été examinée attentivement et chiffrée. Il est impossible d'exaucer tous les souhaits, mais le fait que 58 nouveaux projets voient le jour est éloquent. Il faut évidemment privilégier les transports en commun plutôt que les déplacements individuels. Contrairement à ce que l'intervenant précédent prétend, il n'est aucunement question d'une distorsion communautaire. Il est regrettable de penser en ces termes, car l'intérêt national existe. Les Wallons prennent le train pour aller à la Côte, les Flamands pour aller dans les Ardennes. Il n'y a aucun poste douanier le long de la frontière linguistique pour refouler les personnes qui parlent une autre langue. La Belgique est une, surtout en ce qui concerne le réseau ferroviaire.

Le membre se réjouit des objectifs fixés afin d'augmenter l'offre proportionnellement à la demande, de l'augmentation de l'offre de trains pour les étudiants, de l'amélioration de la vitesse commerciale de 3 % entre le point de départ et le point d'arrivée sur les cent lignes principales et de l'amélioration des correspondances. Il est regrettable que l'on ait si peu associé certaines régions qui pourraient peut-être aussi se montrer un peu plus actives au lieu d'attendre de voir ce qu'on leur propose.

Même si le membre est finalement assez satisfait, il déplore la décision prise par le conseil d'administration d'Infrabel empêchant l'offre complémentaire prévue par le plan de transport. Il a été dit que les moyens dégagés par l'État pour Infrabel diminuent de 2 milliards d'euros. Cette réduction est probablement définie sur la base sur plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, qui n'était déjà pas financé par le gouvernement précédent. Quelle est la réduction réelle par rapport à la dotation réelle pour 2015?

Qu'entend-on par avis de ralentissement temporaire – quelle est la durée d'un ralentissement?

Quelles mesures Infrabel peut-elle prendre pour lever les 8 avis de ralentissement temporaire, afin de permettre à la SNCB de mettre le plan pluriannuel d'investissement en œuvre?

Wat denkt de NMBS over het overleg met Infrabel met betrekking tot massificatie van de werken?

Lijn 96 is een van de minst stipte van het spoornet en net daar worden de tests inzake massificatie van de onderhoudswerken overdag uitgevoerd. Heeft Infrabel de impact van deze beslissing gemeten op het vlak van stiptheid en ten aanzien van de cliëntèle?

Tijdelijke snelheidsbeperkingen zijn nodig wegens het budgettair kader. Het regeerakkoord wil de schuld stabiliseren, maar Infrabel wil nog verder gaan. Wat kan dat rechtvaardigen, wetende dat het de capaciteit van het net aantast en bijgevolg het vervoersplan van de NMBS alsook het investeringsvermogen van de spoorwegmaatschappij?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat het vervoersplan van de NMBS wordt overschaduwd door de aankondiging van Infrabel met betrekking tot de massificatie van de werken. Dit baart hem zorgen: de werken worden gebundeld en zullen overdag en op weekdagen worden uitgevoerd, terwijl men thans probeert de hinder zoveel mogelijk te beperken. Enkele jaren geleden was 25 % van het rollend materieel van de NMBS onbeschikbaar, en om hieraan te verhelpen is men 's nachts gaan werken. Nu doet Infrabel weer het omgekeerde en wordt de betrouwbaarheid van de NMBS aangetast, hetgeen niet kan worden verzoend met de ambitie om meer reizigers op het spoor te krijgen. Hoe worden zulke zaken in het buitenland geregeld? Heeft het te maken met de veiligheid voor de werkers?

Het lid juicht de stijging met 5 % van het aantal treinkilometers, wat vrij spectaculair is. Hoe verloopt de spreiding overdag? Ook de flexibele houding van de NMBS, die blijkt uit een verschillend aanbod op zaterdag en zondag, en ook uit een focus die niet uitsluitend op Brussel wordt gericht, is een positieve wending.

Over 69 % van de projecten van de NMBS bestaat eensgezindheid. Impliceert dit onzekerheid voor het resterende deel van 30 %?

De bevrozing van de rijpadvergoeding is een belangrijke voorwaarde om het vervoersplan uit te voeren. Voor de extra treinen moet niet méér worden betaald, maar als de rijpaden niet beschikbaar zijn, hangt er voor Infrabel ook geen straf aan. Hopelijk leidt dit niet voor een verhoogde onbeschikbaarheid.

Quelle est la position de la SNCB par rapport à la concertation avec Infrabel au sujet de la massification des travaux?

La ligne 96 est l'une des moins ponctuelles du réseau ferroviaire et c'est précisément à cet endroit que son effectués les tests de massification des travaux de maintenance en journée. Infrabel a-t-elle mesuré l'incidence de cette décision en termes de ponctualité et par rapport à la cliëntèle?

Des ralentissements temporaires sont nécessaires en raison du cadre budgétaire. L'accord de gouvernement souhaite stabiliser la dette, mais Infrabel tient à aller plus loin. Comment cela peut-il se justifier, sachant que cela porte atteinte à la capacité du réseau et dès lors au plan de transport de la SNCB ainsi qu'à la capacité d'investissement de la société ferroviaire?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que l'annonce faite par Infrabel au sujet de la massification des travaux éclipse le plan de transport de la SNCB. Cette situation le préoccupe: les travaux seront regroupés et effectués en journée, les jours de semaine, alors que pour l'heure on tente de limiter au maximum les nuisances. Il y a quelques années, 25 % du matériel roulant de la SNCB était indisponible et, pour remédier à ce problème, les travaux ont été effectués la nuit. Infrabel fait à présent l'inverse et il est porté atteinte à la fiabilité de la SNCB, ce qui est inconciliable avec l'ambition affichée d'attirer davantage de voyageurs vers le rail. Comment ces questions sont-elles réglées à l'étranger? Y a-t-il un rapport avec la sécurité des ouvriers?

Le membre salue l'augmentation du nombre de kilomètres-train à concurrence de 5 %, qui est assez spectaculaire. Comment celle-ci sera-t-elle répartie pendant la journée? L'intervenant se félicite également de la flexibilité affichée par la SNCB, ainsi qu'en témoignent la différenciation de l'offre le samedi et le dimanche et le fait que l'attention ne soit pas exclusivement concentrée sur Bruxelles.

Soixante-neuf pour cent des projets de la SNCB font l'objet d'un accord. Cela signifie-t-il que l'incertitude règne au sujet des 30 % restants?

Le gel de la redevance pour l'utilisation des sillons est une condition importante de la mise en œuvre du plan de transport. Il ne faudra pas payer davantage pour les trains supplémentaires, mais Infrabel n'encourt aucune sanction si les sillons ne sont pas disponibles. L'intervenant espère qu'il n'en résultera pas une indisponibilité accrue.

De beheersovereenkomst is inmiddels behoorlijk oud; hoe ver staat het met de aanpassing ervan?

De *modal shift* en overleg met alle *stakeholders* worden gewaardeerd. Hoe verloopt het overleg met de gewesten, bijvoorbeeld wanneer een brug tussen Puurs en Boom over de Rupel in het weekend open blijft, waardoor er geen weekendbediening plaatsvindt?

Oudere treinen zullen langer rijden – tot de M7-toestellen in dienst worden genomen. Zullen die dan alsnog met ETCS worden uitgerust?

Kan geschetst worden hoe de toestand betreffende de treinbestuurders in december eruit zal zien?

Na enig uitstel zal de Beneluxtrein van lijn 12 naar de hogesnelheidslijn verhuizen, in principe in december 2017. Kan dit worden gegarandeerd? Als dat niet kan worden uitgevoerd, heeft dat belangrijke implicaties voor andere treinen en de bediening elders.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) steunt de voorgestelde aanpak van de NMBS. De aandacht voor de reiziger is centraal. Het spoorwegaanbod staat vaak in de actualiteit, niet altijd positief. Mobiliteit is een cruciaal gegeven en wint steeds meer aan belang.

Het vervoersplan is zeer positief, enerzijds omdat het aanbod wordt verruimd, dankzij de bevrozing van de rijpadvergoeding, anderzijds omdat het participatietraject tijdig werd opgestart.

Knelpunten blijven Limburg (nauwelijks snelle treinen tussen Hasselt en Antwerpen) en West-Vlaanderen (trage verbindingen tussen Brugge en Kortrijk).

Wegens de hoge kostprijs werden in het vorige vervoersplan de vroege en late treinen geschrapt. Worden die nu opnieuw ingevoerd, of is het mogelijk de voorlaatste trein te schrappen, zodat reizigers toch nog later kunnen vertrekken?

Inzake robuustheid van het netwerk stelt men een positieve evolutie vast. De stiptheid wordt steeds beter. Ambitie is om de commerciële snelheid met 3 % te verhogen op de belangrijkste verbindingen. Kan dat zonder de stiptheidscijfers negatief te beïnvloeden? Waren in het verleden de buffers te groot?

Homogenisering van de treintypes om vlotte verbindingen te verzekeren was een ander oogmerk, maar lijkt

Le contrat de gestion est déjà ancien; qu'en est-il de sa modification?

Le *modal shift* et la concertation avec les différentes parties prenantes sont des éléments positifs. Comment la concertation avec les Régions se déroule-t-elle, par exemple lorsqu'un pont enjambant le Rupel entre Puurs et Boom reste ouvert pendant le week-end, empêchant la desserte de week-end?

Il est prévu que les anciens trains restent en circulation plus longtemps – jusqu'à ce que les appareils M7 entrent en service. Ceux-ci seront-ils déjà équipés de l'ETCS?

L'intervenant demande quelle sera la situation des conducteurs de train en décembre.

Le passage du train Benelux de la ligne 12 à la ligne à grande vitesse aura lieu avec un peu de retard, en principe en décembre 2017. Peut-on garantir qu'il en sera bien ainsi? Dans la négative, cette situation risque d'avoir des implications importantes pour les autres trains, ainsi que pour la desserte à d'autres endroits.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) soutient l'approche proposée, dans laquelle la SNCB accorde une place centrale au voyageur. L'entreprise ferroviaire fait souvent l'actualité, d'une façon qui n'est pas toujours positive. La mobilité est un élément crucial qui devient de plus en plus important.

L'intervenante salue le plan de transport, d'une part, parce qu'il élargit l'offre grâce au gel de la redevance pour l'utilisation des sillons et, d'autre part, parce que le trajet participatif a été entamé à temps.

Le Limbourg (très peu de trains rapides entre Hasselt et Anvers) et la Flandre occidentale (liaisons lentes entre Bruges et Courtrai) demeurent problématiques.

À cause du coût élevé, le plan de transport précédent avait supprimé les premiers et derniers trains. Ceux-ci seront-ils rétablis, ou est-il possible de supprimer l'avant-dernier train pour permettre tout de même aux voyageurs de partir plus tard?

On constate une évolution positive en termes de solidité du réseau. La ponctualité ne cesse de s'améliorer. L'ambition est d'augmenter la vitesse commerciale de 3 % sur les lignes principales. Cet objectif peut-il être atteint sans affecter les statistiques de ponctualité? Les "tampons" étaient-ils trop importants par le passé?

Un autre objectif était d'homogénéiser les types de train afin d'assurer des liaisons rapides, mais cet objectif

niet bereikt te zijn geweest. Op de verbinding Turnhout-Brussel-Binche rijden zo vijf verschillende treintypes... Is homogenisering nog steeds een doel?

Provinciale *roadshows* zijn gepland, al hebben de provincies allicht geen bevoegdheden. Dit gezegd zijnde, zullen aanpassingen nog mogelijk zijn na vragen vanuit het veld?

Voorstadnetwerken brengen belangrijke veranderingen. Waar knelt het schoentje tussen Antwerpen, Boom en Puurs?

De NMBS en De Lijn willen in Antwerpen werken met een geïntegreerd tarief. Kan dit worden toegelicht? Hoe zit het met de situatie in Gent en in kleinere steden of streken?

In het Vlaams Gewest lopen drie proefprojecten op het vlak van "basisbereikbaarheid", waarbij steden en gemeenten meer inspraak en beslissingsbevoegdheden krijgen. Beschouwt de NMBS de regio's Aalst, Mechelen en Westhoek als structurele partners bij het vervoersplan.

De heer David Geerts (sp.a) is tevreden over de betrekking van *stakeholders* bij de opstelling van het vervoersplan. Men moet er wel voor waken om ze niet teleur te stellen. Hij hoopt dat met de middelen die de NMBS krijgt, de vooropgestelde ambities ten aanzien van de klanten kunnen worden waargemaakt. 129 vragen voor de periode 2017-2020 werden ingediend, waarvan er uiteindelijk 65 werden geselecteerd. Welke werden niet gekozen op grond van financiële aspecten? Anders gezegd, welke middelen zijn vereist om alle projecten uit te voeren? Een impact van de besparingen wordt immers pas zichtbaar na 5 à 6 jaar. Als de reiziger echt centraal wordt geplaatst, zoals werd gezegd, welke middelen zijn hiervoor dan vereist?

Autobestuurders in de file stellen vast dat er een mobiliteitsprobleem is, net zoals de treinreizigers die nauwelijks plaats hebben op de trein. Het openbaar vervoer vergt werkelijk middelen. Vorig jaar kwamen 3,6 % bedrijfswagens bij, en tegelijkertijd wordt er gesnoeid in de openbare sector. De maatschappelijke mobiliteitsbehoefte stijgt, maar de groei stagneert bij de NMBS. Wat loopt er eigenlijk mis? Is het verzadigingspunt bereikt, of is hier een andere logica werkzaam?

ne semble pas avoir été atteint. Cinq types différents de train circulent par exemple sur la ligne Turnhout-Bruxelles-Binche. L'homogénéisation est-elle toujours un objectif?

Des *roadshows* provinciaux sont planifiés, bien que les provinces ne soient pas compétentes. Cela étant, des ajustements seront-ils toujours possibles après les demandes venant du terrain?

Les réseaux suburbains entraînent des changements importants. Où se situe le problème entre Anvers, Boom et Puurs?

La SNCB et De Lijn souhaitent mettre en place un tarif intégré à Anvers. Est-il possible d'expliquer l'idée? Qu'en est-il de la situation à Gand et dans les villes ou régions plus petites?

Trois projets pilotes sont actuellement en cours dans la Région flamande en ce qui concerne "l'accessibilité de base", dans le cadre desquels les villes et communes participent davantage et disposent d'un plus grand pouvoir de décision. La SNCB considère-t-elle les régions d'Alost, de Malines et du Westhoek comme des partenaires structurels du plan de transport?

M. David Geerts (sp.a) est satisfait de l'implication des parties prenantes dans l'élaboration du plan de transport. Il faut toutefois veiller à ne pas les décevoir. Il espère que grâce aux moyens octroyés à la SNCB, les ambitions qu'elle s'est fixées vis-à-vis de la clientèle pourront être réalisées. 129 demandes ont été introduites pour la période 2017-2020, dont 65 ont été sélectionnées au bout du compte. Quelles sont celles qui n'ont pas été choisies pour des raisons financières? Autrement dit, quels sont les moyens requis pour exécuter tous les projets? En effet, les répercussions des économies ne se remarquent qu'après 5 à 6 ans. Si le voyageur est véritablement au centre des préoccupations, comme il a été dit, quels sont les moyens nécessaires à cet effet?

Les automobilistes coincés dans les files connaissent la problématique de la mobilité, tout comme les voyageurs qui s'entassent dans des trains bondés. Les transports publics ont réellement besoin de moyens. L'an dernier, les voitures de société ont progressé de 3,6 %, tandis que les moyens du secteur public ont été rabaissés dans le même temps. Les besoins sociétaux en matière de mobilité augmentent, mais la croissance stagne à la SNCB. Où se situent les défaillances? A-t-on atteint un point de saturation, ou la situation obéit-elle à une autre logique?

Voor 100 verbindingen wordt de reistijd korter. Heeft dat een impact op het vlak van stiptheid en van aansluitende verbindingen? Omwille van de robuustheid werd enkele jaren geleden de reistijd verlengd, want een korte reistijd en dan zijn aansluiting missen, heeft niet veel zin.

Wat amplitude betreft, vertoont het vervoersplan gebrek aan ambitie. Als reizigers geen vroege trein kunnen nemen, kunnen ze 's middags ook geen trein terug nemen.

Een grondig debat is wenselijk met betrekking tot de infrastructuurvergoeding. Het is wenselijk dat de NMBS en Infrabel allebei groeien, niet dat de ene groeit ten koste van een ander. Voor reizigers telt alleen maar tijdig ter bestemming komen. In welke mate bereiden beide partners het volgende vervoersplan voor? Sommige leden zijn verwonderd dat Infrabel overdag werken plant. Na jaren besparen, is dat geenszins een verrassing. Het vloeit immers voort uit politieke keuzes van het Parlement. De leden moeten maar eens de moed opbrengen om de minister weerwerk te bieden, in plaats van gedwee te stemmen.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) is onder de indruk van de cijfers: 5,1 % meer treinkilometers is behoorlijk wat, zelfs als het maar 3,7 % meer betekent in vergelijking met 2016. De inkorting van de reistijden met 3 % is ook erg positief, al blijft het saldo nog steeds negatief, aangezien de reistijden met 10 % werden verlengd. Voorzichtigheid blijft geboden, want in oktober duiken traditioneel de problemen op. De ambities zijn verbazingwekkend in het licht van de besparingen en kunnen haast surrealistisch worden genoemd. Drie knelpunten verdienen aandacht:

— de investeringen, omdat hiermee werken gepaard gaan, die een impact hebben op het vervoer;

— de stijging van het aanbod, omdat de vraag rijst of de plannen behoorlijk kunnen worden uitgebracht;

— de besparingen inzake het meerjareninvesteringsplan (180 à 200 miljoen euro).

In het verleden was het overleg met de gewesten niet bijzonder. Nu is dat verbeterd, maar dat valt niettemin nergens uit af te leiden. 129 vragen werden ingediend; hoe werden ze ingedeeld? Wordt aan sommige meer belang gehecht, zo ja op grond waarvan?

Pour 100 liaisons, le temps de parcours a été écourté. Cela se répercute-t-il sur la ponctualité et les correspondances? Pour des raisons de robustesse, le temps de parcours a été allongé il y a quelques années, car il n'y avait guère de sens à raccourcir le temps de parcours pour rater ensuite la correspondance.

En ce qui concerne l'amplitude, le plan de transport atteste d'un manque d'ambition. Si les voyageurs ne peuvent prendre leur train tôt le matin, ils ne pourront pas non plus rentrer en train à midi.

Il faudrait mener un débat approfondi sur la redevance d'infrastructure. Il est opportun que la SNCB et Infrabel progressent ensemble, et pas l'une au détriment de l'autre. Pour les voyageurs, la seule chose qui compte, c'est d'arriver à temps. Dans quelle mesure les deux partenaires préparent-ils le prochain plan de transport? D'aucuns s'étonnent qu'Infrabel programme des travaux en journée. Après des années d'économie, ce n'est nullement une surprise, mais le résultat de choix politiques décidés au Parlement. Les membres n'ont qu'à trouver le courage de s'opposer au ministre, au lieu de voter docilement.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) est impressionné par les chiffres: +5,1 % de trains-kilomètres, ce n'est pas rien, même si l'augmentation n'est que de 3,7 % par rapport à 2016. Le raccourcissement des temps de parcours de 3 % est également une bonne nouvelle, mais si le solde reste négatif, étant donné que les temps de parcours avaient été allongés de 10 %. La prudence reste de mise, car les problèmes surgissent traditionnellement en octobre. Les ambitions sont étonnantes compte tenu des mesures d'économie et pourraient presque passer pour surréalistes. Trois problèmes méritent notre attention:

— les investissements, parce qu'ils s'accompagnent de travaux qui impactent le trafic;

— l'augmentation de l'offre, car la question qui se pose est de savoir si les projets peuvent être menés comme il se doit;

— les économies relatives au plan d'investissement pluriannuel (180 à 200 millions d'euros).

Par le passé, la concertation avec les Régions laissait à désirer. Elle s'est améliorée à présent, mais elle ne produit toutefois pas de résultats. 129 demandes ont été déposées; comment ont-elles été réparties? Accorde-t-on plus d'importance à certaines? Dans l'affirmative, sur quelle base?

De toegenomen beschikbaarheid van het rollend materieel roept andere vragen op, met name inzake rekrutering en onderhoud. De duur van de opleiding is een bron van bezorgdheid.

De NMBS wil het aantal aansluitingsknooppunten verhogen, maar in Marloie wordt het bestaande afgebouwd. Is dat elders ook het geval?

Is het de bedoeling om de Noord-Zuidverbinding te verbeteren, dan wel te vermijden?

Wat het Brussels Expresnet met zijn 34 stations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, is het jammer dat ze onderbenut blijven. Het verdient aanbeveling om het net wat meer aan te prijzen. Tenslotte kan men dankzij een abonnement voor vervoer met de MIVB, De Lijn en de TEC à 55 euro per maand gebruikmaken van uitgebreide diensten.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

A. Mevrouw Ann BILLIAU (INFRABEL)

Infrastructuurvergoeding

De formule van de infrastructuurvergoeding is nooit herzien. Ze is alleen gecompenseerd door de Staat bij koninklijk besluit teneinde een mechanisme in te stellen waardoor het aanbod niet wordt afgeremd.

Projecten NMBS

69 % van de door de NMBS voorgelegde projecten waren onvoorwaardelijk haalbaar. De overige 31 % moesten verder worden bestudeerd. Een aantal is haalbaar mits voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Bijvoorbeeld moest in sommige gevallen een beurtregeling van het rollend materieel worden ingesteld. Of bepaalde avondtreinen moesten worden geschrapt teneinde Infrabel toe te laten zes uur lang – de standaard voor interventies van Infrabel – te kunnen werken.

BTS/ART (Bericht tijdelijke snelheidsbeperkingen/ *Avis de ralentissement temporaire*)

Tijdelijke snelheidsbeperkingen – bijvoorbeeld tot 100 kilometer per uur op een lijn waar 120 kilometer per uur gereden mag worden – worden ingesteld om de infrastructuur niet nodeloos te belasten indien een onmiddellijke hernieuwing of onderhoud niet mogelijk is.

La disponibilité accrue du matériel roulant soulève d'autres questions, notamment en matière de recrutement et d'entretien. La durée de la formation est une source d'inquiétude.

La SNCB veut accroître le nombre de nœuds de correspondance, mais à Marloie les correspondances seront restreintes. Est-ce également le cas ailleurs?

Le but est-il d'améliorer la jonction Nord-Midi, ou de l'éviter?

En ce qui concerne les 34 gares du Réseau express bruxellois dans la Région de Bruxelles-Capitale, il est dommage que celles-ci restent sous-utilisées. Il se recommande de promouvoir un peu plus le réseau. Finalement, avec un abonnement de transport de 55 euros par mois de la STIB, de De Lijn et du TEC, on peut bénéficier d'une gamme étendue de services.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

A. Mme Ann BILLIAU (INFRABEL)

Redevance d'infrastructure

La formule de la redevance d'infrastructure n'a jamais été revue. Elle est uniquement compensée par l'État par voie d'arrêté royal afin d'instaurer un mécanisme permettant de ne pas limiter l'offre.

Projets SNCB

69 % des projets présentés par la SNCB pouvaient être réalisés sans conditions. Les 31 % restants devaient être examinés plus avant. Un certain nombre d'entre eux sont faisables pourvu qu'un certain nombre de conditions soient remplies. C'est ainsi, par exemple, qu'un roulement du matériel roulant devait être prévu dans certains cas. Ou que certains trains du soir devaient être supprimés pour permettre à Infrabel de travailler pendant six heures d'affilée – la norme pour les interventions d'Infrabel.

BTS/ART (*Bericht tijdelijke snelheidsbeperkingen/* *Avis de ralentissement temporaire*)

Les ralentissements temporaires – par exemple, à 100 km à l'heure sur une ligne où l'on peut rouler à 120 km à l'heure – sont instaurés pour ne pas surcharger inutilement l'infrastructure lorsqu'il ne peut être procédé dans l'immédiat à la rénovation ou à la maintenance.

Waalse Thalys

Infrabel biedt alleen de capaciteit aan en onderzoekt iedere verzoek voor rijpaden dat voor half april wordt ingediend teneinde in december in de dienstregeling opgenomen te kunnen worden. Infrabel heeft, met betrekking tot de Waalse Thalys, tot dusver geen dergelijk verzoek ontvangen.

Massificatie

De manier van organisatie van werken verandert omdat het budget van Infrabel met 30 % gedaald is. Daarom rees de vraag hoe Infrabel zich met minder middelen kan organiseren om al haar opdrachten te kunnen uitvoeren. Nachtwerk is duurder dan dagwerk, personeel rekruteren om nacht- en weekendwerk te presteren is sowieso lastiger. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur mag niet verward worden met het onderhouden van de bestaande infrastructuur. Sommige werkzaamheden kunnen nooit 's nachts worden verricht, hetzij omdat het lastig is tussen twee treinen door, op eenzelfde spoor te werken zonder hinder, hetzij omdat het daglicht soms essentieel is voor het type onderhoud dat moet worden verricht. In de toekomst, met de uitrol van ETCS, zal het soms zelfs onmogelijk zijn een lijn te onderbreken. Het is geenszins de bedoeling een volledige lijn gedurende zes uur stil te leggen. Soms kan op een minder drukke lijn – waar bijvoorbeeld twee sporen aanwezig zijn – het verkeer op een enkel spoor op beperkte segmenten waar de treinen elkaar niet kruisen voor een korte periode doorgaan. De gulden regel is dat het treinverkeer het moet toelaten. Infrabel bekijkt samen met de NMBS waar dit op het net kan geschieden. De grote assen worden hiervan uitgesloten. Voor wat de impact op de stiptheid betreft, worden momenteel tests uitgevoerd op lijn 96.

Incidenten

Infrabel houdt statistieken bij over bijna-incidenten die zich voordoen bij werken, uitgevoerd tijdens het treinverkeer, op een enkel spoor en wanneer de treindienst niet wordt onderbroken. In dit laatste geval wordt gebruik gemaakt van “kijkuitmensen” en wordt met de seinhuizen contact gehouden. Het aantal menselijke fouten is de jongste tijd jammer genoeg fel gestegen.

Thalys wallon

Infrabel offre uniquement la capacité et examine toute demande de sillons introduite avant la mi-avril afin d'être intégrée dans les horaires en décembre. Jusqu'à présent, Infrabel n'a pas reçu de demande de ce type en ce qui concerne le Thalys wallon.

Massification

La manière d'organiser le travail a changé parce que le budget d'Infrabel a diminué de 30 %. Il s'est dès lors posé la question de savoir comment Infrabel pouvait s'organiser pour être en mesure d'effectuer toutes ses missions tout en disposant de moins de moyens. Le travail de nuit coûte plus cher que le travail de jour et il est de toute manière plus difficile de recruter du personnel pour travailler la nuit et le week-end. Il ne faut pas confondre la construction de nouvelles structures et l'entretien des structures existantes. Certains travaux ne peuvent jamais être réalisés de nuit, soit parce qu'il est difficile de travailler sans être dérangé sur une même voie entre le passage de deux trains, soit parce que la lumière du jour est parfois essentielle pour pouvoir réaliser certains travaux d'entretien. À l'avenir, il sera parfois même impossible d'interrompre la circulation ferroviaire sur une ligne en raison du déploiement de l'ETCS. L'objectif n'est nullement de paralyser une ligne entière durant six heures. Sur les lignes où le trafic est moins intense – par exemple les lignes qui comportent deux voies – la circulation peut, durant une courte période, être ramenée à une seule voie sur certains tronçons où les trains ne se croisent pas. La règle d'or à cet égard est que la circulation ferroviaire doit le permettre. Infrabel et la SNCB examinent quels tronçons du réseau permettraient de travailler de cette manière. C'est exclu sur les grands axes. S'agissant de l'incidence sur la ponctualité, des tests sont actuellement en cours sur la ligne 96.

Incidents

Infrabel tient des statistiques sur les presque incidents lors de travaux réalisés durant les heures de circulation, sur une seule voie et pour lesquels la circulation ferroviaire n'a pas été interrompue. Dans ce dernier cas, on recourt à des “vigies” et des contacts permanents sont établis avec les cabines de signalisation. Ces derniers temps, on observe malheureusement une augmentation du nombre d'erreurs humaines.

B. Mevrouw Sophie DUTORDOIR en de heer Koen KERCKAERT (NMBS)

Basisplannen

Er zijn vier plannen die op elkaar moeten worden afgestemd en die de basis vormen voor de werking van de NMBS: het meerjareninvesteringsplan (MIP), het ondernemingsplan, het vervoersplan en het beheerscontract. Alleen dit laatste is nog niet definitief. De andere drie plannen werden in de herfst van vorig jaar reeds goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS mits een aantal nog te bevestigen hypothesen. Voorgesteld wordt het beheerscontract tijdens de volgende weken en maanden hoofdstuk per hoofdstuk (veiligheid, tarieven, loketten, enzovoort) af te handelen. Het meerjareninvesteringsplan is een constitutief element van het beheerscontract. Het moet nog voor advies worden voorgelegd aan de Investeringscel en aan de goedkeuring van de regering.

Massificatie

De NMBS kan begrijpen dat de budgettaire restricties Infrabel tot het wijzigen van haar werkmethodes nopen, maar dringt er wel op aan de impact op de dienstverlening en dus op de klanten diepgaander te bestuderen.

Financiën

De bij koninklijk besluit vastgelegde dotatie, de commerciële inkomsten en de inspanningen op het vlak van de interne organisatie moeten de nodige middelen opleveren voor het treinaanbod. De infrastructuurvergoeding weegt uiteraard op de finaal beschikbare middelen.

Stiptheid

In 2015 bedroeg de stiptheid 90,9 %, in 2016 89,2 %. De stiptheid ging in 2016 onder andere achteruit door de nieuwe veiligheidscontext. Ondanks alles betreft het hier de twee beste cijfers van de zes laatste jaren. De NMBS zal voor 2017 een doelstelling van 90 % vooropstellen.

De NMBS is zich ten volle bewust van de specifieke stiptheidsproblemen op lijnen zoals de lijn Bergen-Brussel of La Louvière-Brussel. Daarom werden in januari ook lijnmanagers aangesteld wiens voornaamste taak het is de oorzaken van vertragingen (die kunnen te wijten zijn aan werkzaamheden, rollend materieel of incidenten) op te sporen en maatregelen voor te stellen.

B. Mme Sophie DUTORDOIR et M. Koen KERCKAERT (SNCB)

Plans de base

Il existe quatre plans qui doivent être harmonisés et sur lesquels repose le fonctionnement de la SNCB: le plan d'investissement pluriannuel (PPI), le plan d'entreprise, le plan de transport et le contrat de gestion. Seul ce dernier plan n'est pas encore définitif. Les trois autres ont déjà été approuvés l'automne dernier par le Conseil d'administration de la SNCB, sous réserve de plusieurs hypothèses devant encore être confirmées. Il est proposé d'examiner le contrat de gestion chapitre par chapitre (sécurité, tarifs, guichets, etc.) au cours des prochaines semaines et des prochains mois. Le plan d'investissement pluriannuel est un élément constitutif du contrat de gestion. Il doit encore être soumis à l'avis de la Cellule d'investissement et à l'approbation du gouvernement.

Massification

La SNCB peut comprendre que les restrictions budgétaires contraignent Infrabel à modifier sa méthode de travail, mais insiste toutefois pour qu'elle analyse de manière plus approfondie l'impact sur le service et donc sur la clientèle.

Finances

La dotation fixée par arrêté royal, les recettes commerciales et les efforts en termes d'organisation interne doivent fournir les moyens nécessaires pour l'offre ferroviaire. La redevance d'infrastructure pèse bien entendu sur les moyens disponibles en fin de compte.

Ponctualité

La ponctualité s'élevait à 90,9 % en 2015 et à 89,2 % en 2016. Elle a diminué en 2016 notamment à cause du nouveau contexte de sécurité. Malgré tout, il s'agit des deux meilleurs chiffres de ces six dernières années. La SNCB prévoit pour 2017 un objectif de 90 %.

La SNCB est tout à fait consciente des problèmes de ponctualité spécifiques sur certaines lignes comme la ligne Mons-Bruxelles ou La Louvière-Bruxelles. C'est pour cette raison que des gestionnaires de ligne ont été désignés, dont la tâche principale est de repérer les causes des retards (qui peuvent être occasionnés par des travaux, par le matériel roulant ou par des incidents) et de proposer des mesures.

Multimodaliteit

Met De Lijn werd een beginselakkoord afgesloten voor twee projecten van tariefintegratie, één in Gent en één in Antwerpen. Met de Mobibkaart zou het mogelijk worden ook een maandelijks of jaarlijks abonnement te verwerven. In Antwerpen zou het mogelijk zijn landelijk zowel de trein als De Lijn te kunnen nemen.

Het S- & GEN-aanbod in het Brusselse is slecht gekend ofschoon de NMBS 34 stations (waarvan slechts vier met totems zijn uitgerust) beheert. Hier zal werk van worden gemaakt. Ten eerste zal een communicatieplan worden opgesteld. Ten tweede zal het overleg met de Brusselse regering (via Brussel Mobiliteit) worden verdiept om na te gaan welke extra middelen hiervoor kunnen gemobiliseerd worden. Ten derde zal met gemeentes in de Brusselse Rand ook worden samengewerkt om de informatie van het publiek over dit aanbod te verbeteren.

Met de Jumpkaart kan men voor 2,10 euro zich met de MIVB, de TEC of De Lijn door heel Brussel verplaatsen. De formules ter zake zullen worden uitgebreid.

De Lijn, de MIVB en de TEC werden van bij de start van de opmaak van het vervoersplan betrokken. Het is zelfs de eerste keer dat de samenwerking zo transparant verloopt. Uiteraard moet de NMBS soms trancheren. Bijvoorbeeld heeft ze inzake knooppunten voor aansluitingen geoordeeld dat Hasselt moest voorgaan op Diest.

Selectieproces

Van 129 verzoeken werden er uiteindelijk 65 geselecteerd. Deze verzoeken zijn het resultaat van het overleg met de stakeholders, hetzij de Gewesten (via het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit), de verkozenen, de regionale vervoersmaatschappijen en het Raadgevend Comité van de treinreizigers. Uiteraard dienden door de raad van bestuur gevalideerde keuzes te worden gemaakt volgens de voornamelijk economische en operationele selectiecriteria (opgesomd op slide 27 van de presentatie van de NMBS als bijlage). Hierbij wordt terdege rekening gehouden met de ernst van de congestieproblematiek, die het grootst is rond Antwerpen en Brussel. Dat is ook de reden waarom de NMBS extra middelen mobiliseert om de voorstadsnetten te versterken. Tijdens de roadshows van maart en april zal niet alleen gecommuniceerd worden over de projecten die het uiteindelijk gehaald hebben maar zal ook uitleg worden verstrekt over de redenen die ertoe geleid hebben dat sommige projecten niet werden behouden.

Multimodalité

Un accord de principe a été conclu avec De Lijn pour la mise en place de deux projets d'intégration tarifaire, un à Gand et l'autre à Anvers. La carte Mobib permettrait également de se procurer un abonnement mensuel ou annuel. À Anvers, il serait possible de prendre tant le train qu'un bus De Lijn en région rurale.

L'offre S et RER en région bruxelloise est peu connue, bien que la SNCB gère 34 gares (dont seules 4 sont équipées de totems). On s'attellera à ce problème. Premièrement, un plan de communication sera mis en place. Deuxièmement, la concertation avec le gouvernement bruxellois sera approfondie (par le biais de Bruxelles Mobilité) pour réfléchir aux moyens supplémentaires qui peuvent être mobilisés à cet effet. Troisièmement, une collaboration avec les communes de la périphérie bruxelloise sera également organisée afin que le public soit mieux informé de cette offre.

La carte Jump permet de se déplacer pour 2,10 euros dans Bruxelles avec la STIB, le TEC ou De Lijn. Les formules d'offre en la matière seront étendues.

De Lijn, la STIB et le TEC ont été impliqués depuis le début dans la confection du plan de transport. C'est même la première fois que la collaboration se déroule de façon si transparente. La SNCB doit évidemment trancher à certains moments. Elle a par exemple décidé qu'en matière de nœuds de correspondances, Hasselt était prioritaire sur Diest.

Procédure de sélection

Sur 129 demandes, 65 ont finalement été sélectionnées. Ces demandes sont le fruit de la concertation avec les parties prenantes, à savoir les Régions (via le Comité Exécutif des ministres de la Mobilité), les élus, les sociétés régionales de transport et le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires. Il va de soi que le conseil d'administration a dû faire des choix validés sur la base de critères de sélection essentiellement économiques et opérationnels (énumérés dans le *slide* 27 de la présentation de la SNCB en annexe). À cet égard, la gravité de la congestion, qui est la plus aigüe autour d'Anvers et de Bruxelles, a été dûment prise en compte. C'est également la raison pour laquelle la SNCB mobilise des moyens supplémentaires pour renforcer les réseaux suburbains. Durant les *roadshows* de mars et avril, la communication ne portera pas uniquement sur les projets qui ont finalement été retenus mais des explications seront également données sur les raisons qui ont conduit à en exclure certains.

Trein- reizigerskilometer

60 % van de realisaties in termen van treinkilometer hebben plaats in Vlaanderen en 40 % in Wallonië, met uitsluiting van Brussel: dit beantwoordt aan de verdeelsleutel inzake investeringen.

Perronaansluitingen

Uiteraard zijn aansluitingen op hetzelfde perron de ideale oplossing. Dit is evenwel op vele plaatsen niet mogelijk. Het komt er dan vooral op aan te zorgen voor een voldoende aansluitingstijd tussen twee perrons, hierbij rekening houdend met minder mobiele – bijvoorbeeld oudere – personen.

Amplitude

Er worden ondanks de besparingsmaatregelen zestien vroege/late treinen toegevoegd rond Brussel. Een aantal hiervan werden in 2014 afgeschaft.

Puurs-Boom

Het feit dat een spoorwegbrug in het weekend niet wordt bediend, maakt het inderdaad niet mogelijk de trein tot in Puurs te laten rijden. Het Vlaams Gewest is hiervan op de hoogte. De Rupelbrug kan op afstand worden bediend vanuit het seinhuis in Berchem. De brug over het Zeekanaal wordt niet automatisch bediend, maar er wordt onderzocht om die brug alsnog te laten bedienen zodat de lijn tussen Boom en Puurs in het weekend niet wordt onderbroken.

Rollend materieel

Tot 2020 zullen de dubbele motorstellen de dienst uitmaken. Zij zullen niet met ETCS uitgerust worden. De volledige uitrusting van de huidige NMBS-vloot met ETCS is gepland tegen 2023. Vanaf november 2018 zullen 445 nieuwe M7-dubbeledeksrijtuigen geleidelijk in dienst gesteld worden.

Treinbestuurders

Het recent sociaal protocolakkoord voorziet in een uitbreiding van jaarlijks 5 à 6 werkdagen om de doelstelling van 4 % meer productiviteit te halen. De uitdaging bestaat erin de natuurlijke afvloeiingen door nieuwe aanwervingen op te vangen, ondanks de schaarste aan knelpuntberoepen in Vlaanderen.

Train-kilomètre / kilomètre-voyageur

60 % des réalisations en termes de train-kilomètre ont lieu en Flandre et 40 % en Wallonie, à l'exclusion de Bruxelles, ce qui correspond à la clé de répartition en matière d'investissements.

Correspondances sur le même quai

Les correspondances sur le même quai constituent évidemment la solution idéale. Ce n'est toutefois pas possible à de nombreux endroits. Il s'agit, dans ce cas, de veiller principalement à prévoir des délais de correspondance suffisants pour permettre aux voyageurs de se rendre d'un quai à l'autre, en tenant compte à cet égard des personnes à mobilité réduite, telles que les personnes âgées par exemple.

Amplitude

Malgré les mesures d'économie, seize trains ont été ajoutés tôt le matin et tard le soir autour de Bruxelles. Plusieurs d'entre eux avaient été supprimés en 2014.

Puurs-Boom

Le fait qu'un pont mobile de chemin de fer n'est pas actionné le week-end empêche en effet de faire rouler le train jusqu'à Puurs. La Région flamande a connaissance de cette situation. Le pont enjambant le Rupel peut être actionné à distance depuis la cabine de signalisation de Berchem. Le pont traversant le Canal maritime n'est pas actionné automatiquement, mais on étudie la possibilité de faire actionner ce pont de manière à ce que la ligne entre Boom et Puurs ne soit pas interrompue durant le week-end.

Matériel roulant

Jusqu'en 2020, les automotrices doubles assureront le service. Elles ne seront pas équipées du système ETCS. Il est prévu d'équiper l'ensemble du parc actuel de la SNCB du système ETCS d'ici 2023. 445 nouvelles voitures à double étage M7 seront progressivement mises en service à partir de novembre 2018.

Conducteurs de train

Le récent protocole d'accord social prévoit une augmentation de 5 à 6 jours ouvrables par an afin d'atteindre l'augmentation visée de 4 % de la productivité. Le défi consiste à compenser les départs naturels par de nouveaux recrutements en dépit de la pénurie touchant les professions critiques en Flandre.

Vervoersregels

Dit nieuw concept werd nog niet in dit plan geïntegreerd.

Lijn 12/lijn 4

De NMBS oefent druk uit op de constructeur Bombardier en de regulator DVIS (Dienst voor de Interoperabiliteit en de Veiligheid van het Spoorvervoer), maar als de deadline niet wordt gehaald en de Beneluxtrein niet over lijn 4 kan rijden, is een plan B klaar waarbij de voorziene frequentie-uitbreiding op lijn 12 toch kan gerealiseerd worden om de congestieproblemen waar Antwerpen mee kampt te lenigen.

Homogenisering

Het doel is maximum twee types per verbinding in te zetten. Op dit ogenblik wordt ernaar gestreefd om van 14 types naar slechts 8 te gaan voor het totale materieelpark van NMBS. *De facto* impliceert dit een grotere standaardisering. In december zullen op de lijn naar Turnhout uitzonderlijk nog 4 types rijden.

Reistijd

Voor al op belangrijke verbindingen kan grote winst worden geboekt. Als men bedenkt dat op de as naar de kust een van de twee IC-treinen tien minuten stilstand in Lichtervelde, begrijpt men dat het alsnog mogelijk is de reistijd te verkorten. De stoptijd van die IC-relatie in Lichtervelde zal teruggebracht worden tot één minuut.

One-man-car

Ofschoon deze optie wel degelijk wordt onderzocht, wordt duchtig rekening gehouden met de sociale gevolgen en de mogelijk negatieve impact op de veiligheid.

De rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Règles de transport

Cette nouvelle notion n'a pas encore été intégrée dans le plan à l'examen.

Ligne 12/ligne 4

La SNCB exerce des pressions sur le constructeur Bombardier et le régulateur SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer), mais si le délai ne peut être respecté et que le train Benelux ne peut circuler sur la ligne 4, il existe un plan B permettant de réaliser malgré tout l'extension prévue des fréquences sur la ligne 12 afin de répondre aux problèmes de congestion rencontrés à Anvers.

Homogénéisation

L'objectif est d'utiliser deux types au maximum par liaison. Pour l'instant, on s'efforce de passer de 14 types à 8 types seulement pour l'ensemble du parc de matériel de la SNCB. Cela implique *de facto* une plus grande standardisation. En décembre, 4 types de voiture circuleront encore à titre exceptionnel sur la ligne reliant Turnhout.

Temps de parcours

C'est principalement sur les grandes lignes qu'un gain important peut être enregistré. Lorsqu'on songe qu'un des deux trains IC était à l'arrêt pendant dix minutes à Lichtervelde sur l'axe reliant la côte, on comprend que le temps de parcours peut encore être réduit. Le temps d'arrêt de cette liaison IC à Lichtervelde sera ramené à une minute.

One-man-car

Même si cette option est bel et bien examinée, les conséquences sociales et l'incidence éventuellement négative sur la sécurité sont sérieusement prises en compte.

Le rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

La présidente,

Karine LALIEUX

BIJLAGEN

ANNEXES



Vervoersplan 12/2017-2020



Agenda

1. Context

2. Vervoersplan 12/2017-2020

2.1 Vragen

2.2 Randvoorwaarden

2.3 Realisaties

2.4 Conclusie



1

Context

NMBS, een hoofdrolspeler in de Belgische mobiliteit

4



Reizigers
binnenland
226,7 mln.



Reizigers
internationaal
4,9 mln.



Reizigers/dag
tijdens de week
873.000



Stations en
stopplaatsen
552



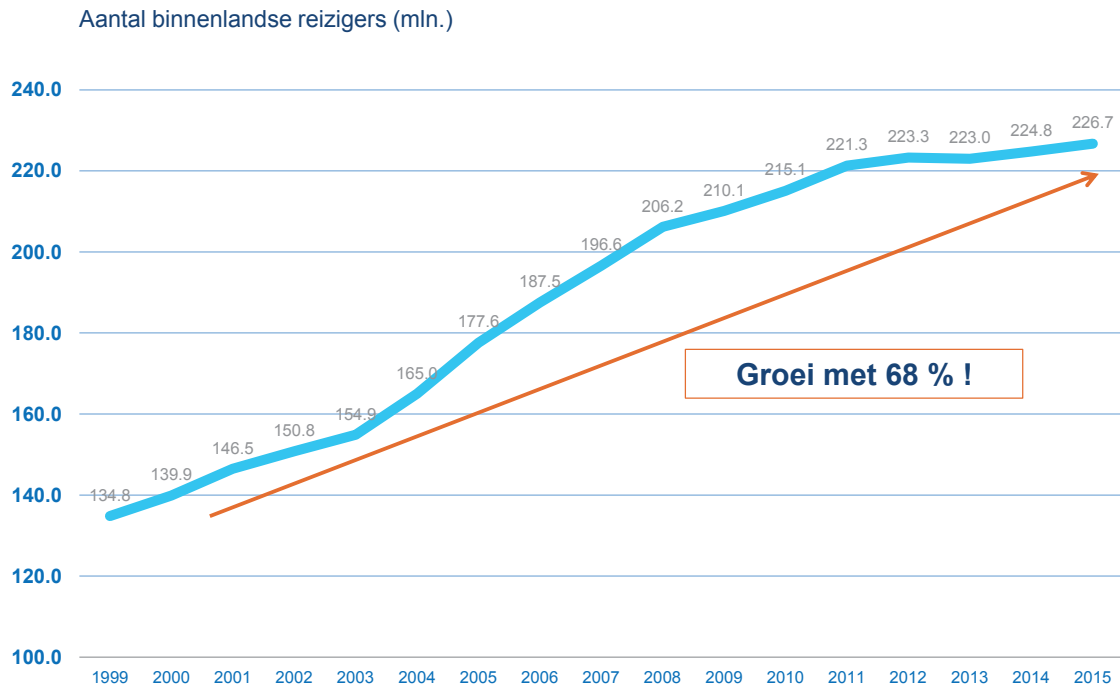
Treinen/dag
tijdens de
week
3.500

Cijfers 2015



Evolutie van het aantal reizigers van NMBS

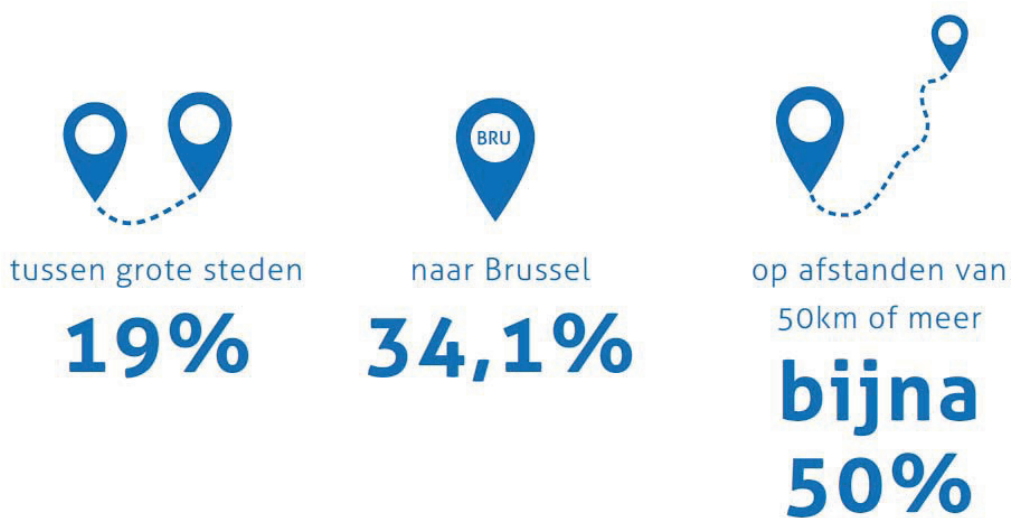
5



Aandeel trein in de modaliteit

6

De trein bekleedt een sterke positie in het
woon-werkverkeer



Bron: diagnostiek woon-werkverkeer 2014, FOD M&V



Hoe verplaatsen onze reizigers zich naar het station? 7

Om reizigers aan te trekken moet er worden ingezet op nabijheid EN op multimodaliteit

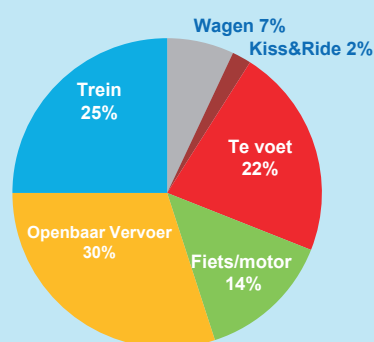
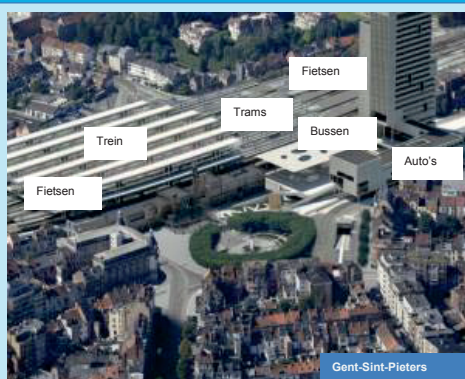


* Het totaal bedraagt meer dan 100% omdat sommige reizigers meer dan een vervoersmiddel gebruiken.

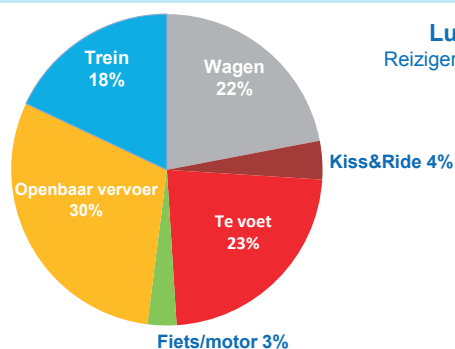
Bron: kwaliteitsbarometer NMBS 2015 (enquête bij ongeveer 20.000 gebruikers)



Hoe verplaatsen onze reizigers zich naar het station? 8



Gent-Sint-Pieters
Reizigers/dag tijdens de week
55.817



Luik-Guillemins
Reizigers/dag tijdens de week
17.124

Cijfers 2015



Economische en juridische context

9

Voorwaarden voor de implementering van de bestudeerde maatregelen

-  Beschikbaar budget – goedgekeurde dotaties (KB van 25/12/2016)
-  Niveau infrastructuurvergoeding (KB van 25/12/2016)
-  Beschikbaarheid van materieel en personeel
-  Capaciteit en kwaliteit van de spoorinfrastructuur
-  Beheerscontract -> definieert de algemene uitvoeringsregels van de opdrachten van openbare dienst inzake veiligheid, aanbod, gereguleerde tarieven, stiptheid en de dotaties



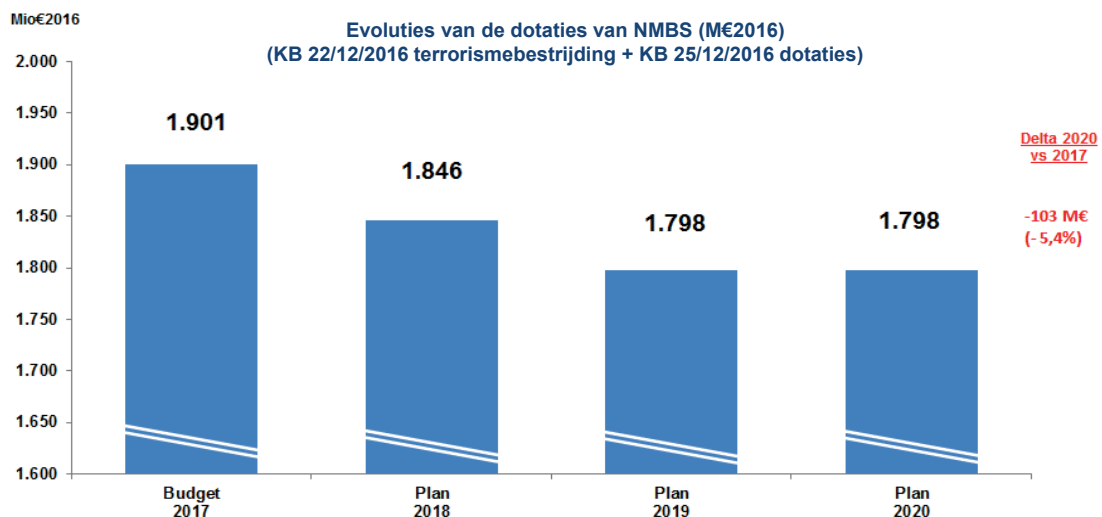
Economische en juridische context

10

Evolutie van de dotaties

22&25/12/2016: twee koninklijke besluiten legden de dotaties van NMBS vast op een totaalbedrag van € 7,3 mia over een periode van 4 jaar (2017-2020)

- 7,3 miljard EUR voor NMBS over een periode van 4 jaar
 waarvan 2,4 miljard EUR dient om de infrastructuurvergoeding te financieren die over een periode van 4 jaar aan Infrabel betaald wordt



Doelstellingen vervoersplan 12/2017-2020

11

Om

- nieuwe reizigers aan te trekken
- en de tevredenheid van de huidige reizigers te verhogen



2 essentiële pijlers

Verhogen en optimaliseren van het reizigersaanbod

- Aanbod **+5,1%** → ≈ 4 mln. trein-km
- **20%** van de haltes:
 - Verhoging van de frequentie van de bediening
 - Uitbreiding aanbod
- Uitbreiding **aanbod tijdens het weekend**
 - Shopping (zaterdag)
 - Studenten (zondag)
- **+ 20%** aansluitingen/u
 - 1.564/u → 1.851/u
- **10.000** bijkomende zitplaatsen

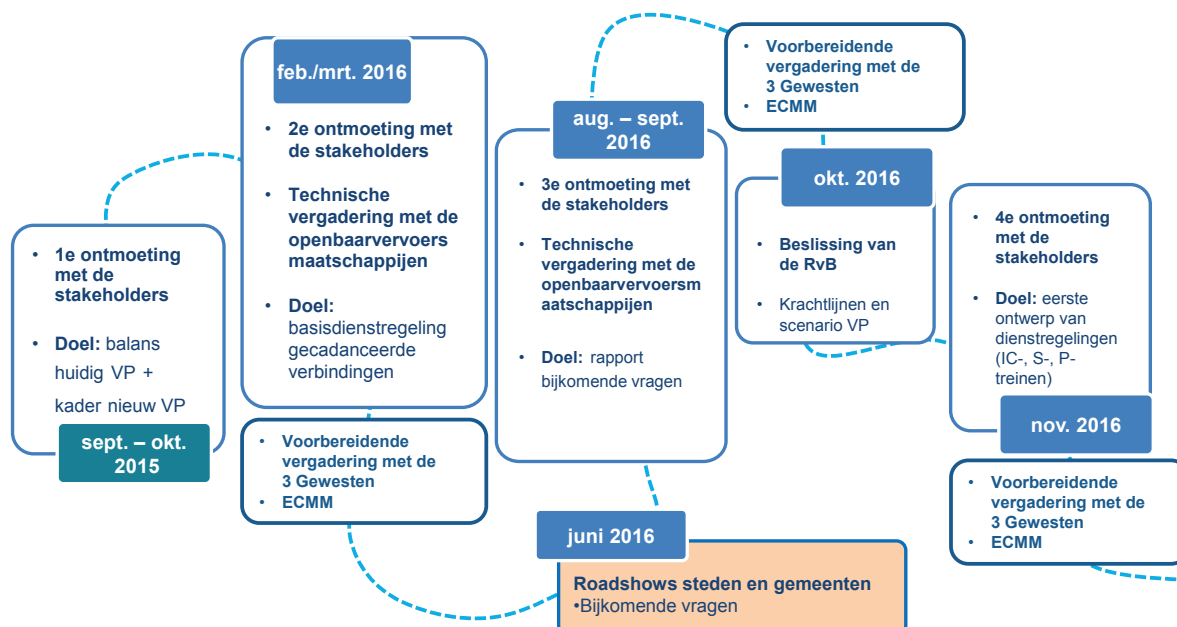
Verminderen rittijden

- **+3%** commerciële snelheid op de 100 belangrijkste verbindingen
- **Vermindering van het aantal ontkoppelingen**
- **Multimodaliteit ↗**



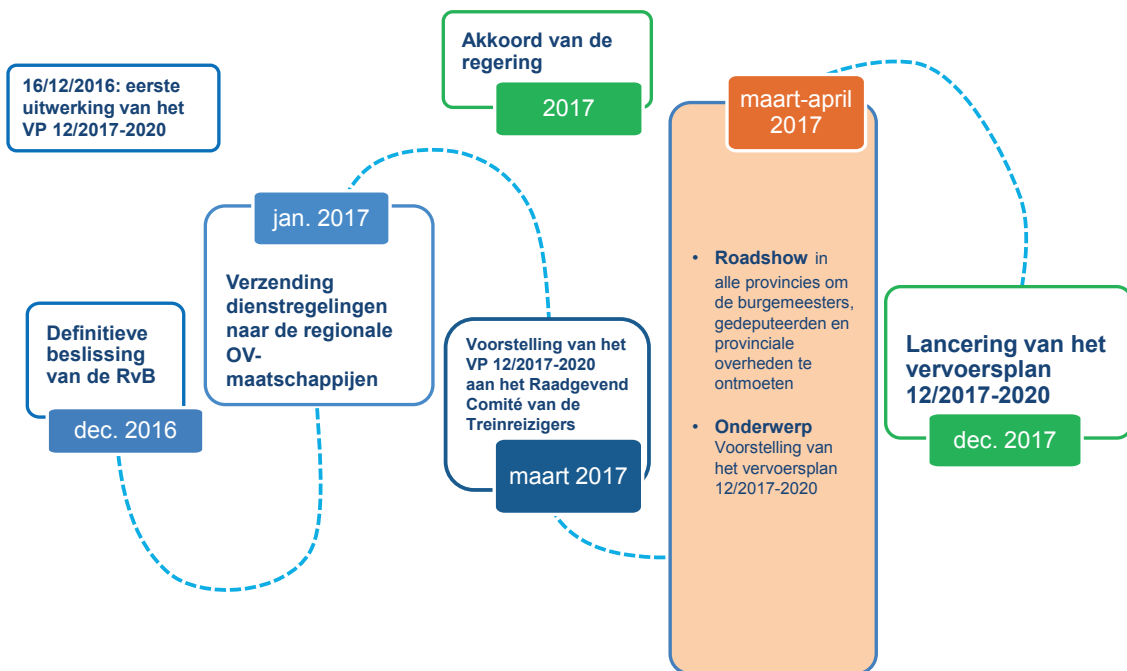
Planning (1/2)

12



Planning (2/2)

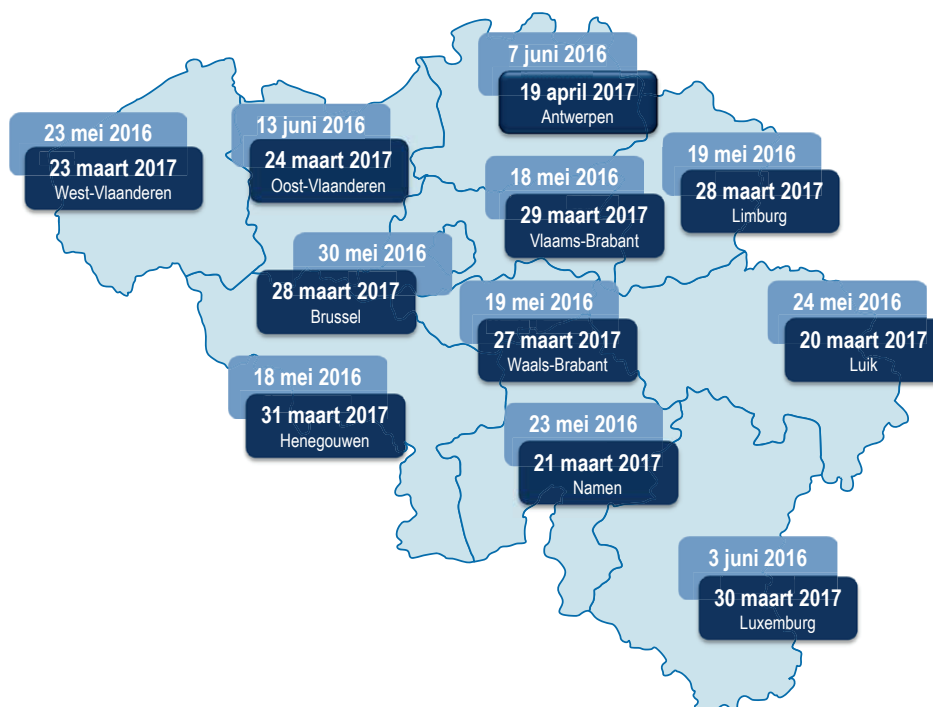
13



Structurele dialoog met onze stakeholders

14

Roadshows: een vergadering in elke provincie en in Brussel





2

Vervoersplan 12/2017-2020



2.1

Vragen

Vragen 'Vervoersplan' in de scope 2017-2020

17

129 vragen, waarvan 46 m.b.t. de voorstadsnetten



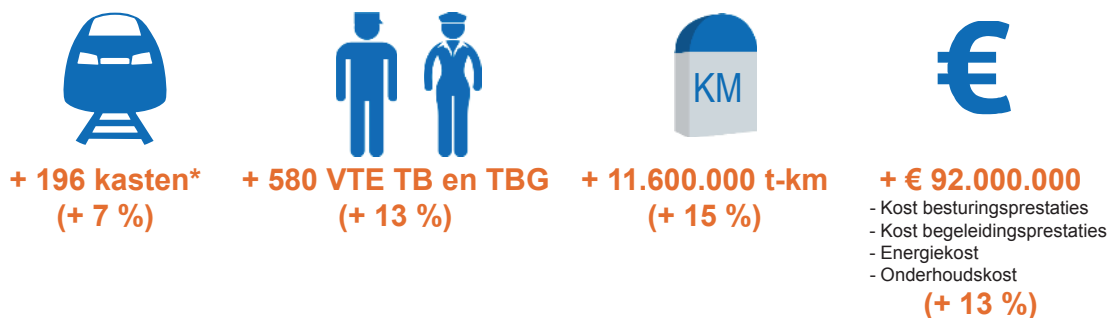
Balans van de 129 vragen 'Vervoersplan 12/2017'

18

Uitgevoerde analyses op het vlak van exploitatie

BESTUDEERDE PROJECTEN = 129 vragen

Voor 101 ervan zijn bijkomende middelen nodig:



* Een kast komt overeen met een rijtuig of met een onlosmakelijk element van een motorrijtuig.

Principes

19

Vervoersplan 12/2017-2020 is ambitieus
→ significante verhoging van het aanbod



Klantgericht



Kwaliteitsgevoelig



Vraaggestuurd



Kostenefficiënt
denken en handelen



Integratie GEN-aanbod



Knooppuntensysteem



Ketenmobiliteit:
de reiziger verplaatst zich zonder zorgen met meerdere
openbaarvervoeroperatoren van deur tot deur.



2.2

Randvoorwaarden

Rollend materieel: de investeringen

21



Veiligheid

- **65 mln.** geïnvesteerd in 2010 – 2015 (TBL1+ en ETCS)
- **173 mln.** gepland voor MIP 2016 – 2020 (ETCS)
- **155 mln.** te plannen voor 2021 – 2023 (ETCS)



Nieuw materieel

- **1.075 mln.** voor de nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen voor MIP 2016 - 2020



Modernisering van het huidige materieel

- **284 mln.** voor MIP 2016 – 2020
 - 151 mln. voor de break-motorstellen
 - 133 mln. voor de vierledige motorstellen



Revisie van het rollend materieel

- Bovenop de oorspronkelijk voorziene 40 dubbele motorrijtuigen zullen er **41 extra in dienst worden gehouden tot in 2020** om de uitbreiding van het aanbod van het vervoersplan te garanderen en in een aantal gevallen samenstellingen te kunnen versterken.

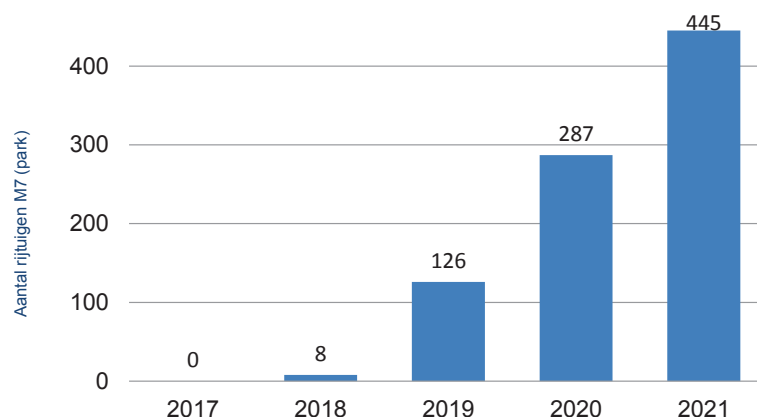


Planning van de levering van de nieuwe M7-rijtuigen

22

Vanaf november 2018 zullen 445 M7-rijtuigen geleidelijk in dienst gesteld worden. De leveringsplanning van deze rijtuigen stemt overeen met de buitendienststelling van oude rijtuigen M4.

Opmerking: de gemotoriseerde stuurrijtuigen M7 worden pas vanaf 2020 geleverd.



Beschikbaarheid van het rijdend personeel

23

Treinbestuurders NMBS:

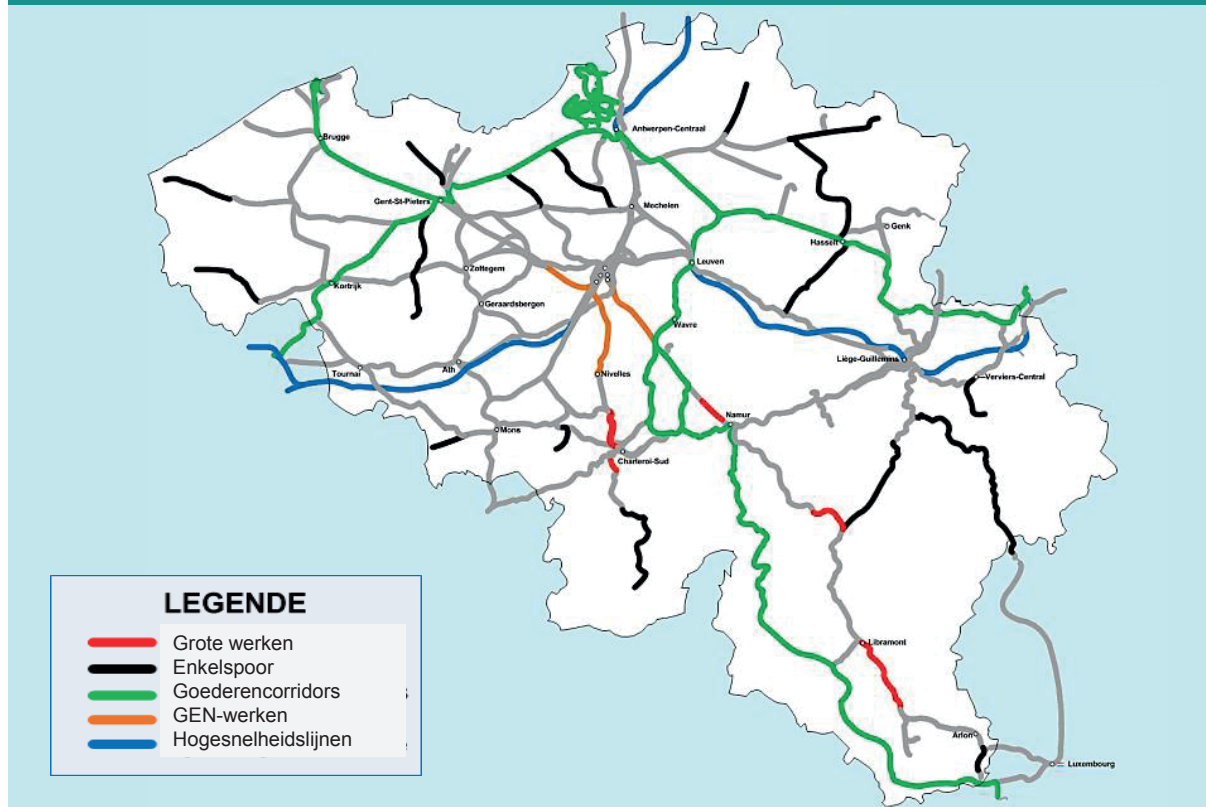
Rijdend effectief op 01/01/2017	2.998
Medewerkers in opleiding op 01/01/2017	161
Geschatte uitstroom tot begin 2019	455
Aanwervingscontingent 2017	472

Aandachtspunten:

- Krappe arbeidsmarkt in Vlaanderen
- NMBS en HR Rail lanceerden een gerichte campagne voor de aanwerving van besturingspersoneel en monitoren de situatie maandelijks
- Opleiding van een bestuurder : 15 maanden



Capaciteitsbeperkingen op het vlak van de infrastructuur²⁴



Beschikbaarheid van de infrastructuur

25

Ter herinnering: de reistijden en het vervoersplan van NMBS zijn sterk afhankelijk van de infrastructuur die de infrastructuurbeheerder ter beschikking stelt. De beslissingen van Infrabel hebben dus steeds operationele gevolgen voor de opdrachten van NMBS.

- Op het vlak van de **spooruitrustingen** (veiligheidsuitrustingen, elektrificatie ...)
- Op het vlak van de **technische configuratie** (snelheid en reistijden)
- Op het vlak van de **capaciteit van het netwerk** (aantal treinen, mogelijkheid om halt te houden ...)
- Op het vlak van de **onderhouds- en vernieuwingswerken** (minuten werken, enkelspoordienst ...)

De beslissingen van Infrabel kunnen gevolgen hebben voor het vervoersplan op het vlak van de timing of de commerciële beslissingen



2.3

Realisaties

Selectiecriteria van de projecten

27

Afweging tussen middelen en de vraag → selectiecriteria



OPERATIONEEL & TECHNISCH

Wat technisch mogelijk is

- Capaciteit van de infrastructuur
- Beschikbaarheid van het materieel
- Beschikbaarheid van de bestuurders
- Beschikbaarheid van de treinbegeleiders



ALGEMEEN

Strategische visie regering

Langetermijnvisie

- Aansluitknooppunten
- Coördinatie van het openbaar vervoer

Planning van de principes

- Robuustheid (cadans, verdeling ...)
- Transparant / eenvoudig



VRAAG

Studie over de verplaatsingen

Studie over de elementen die de vraag bepalen

Huidige vraag
(huidige reizigers)

Potentiële vraag
(nieuwe reizigers)

Verplaatsingsbehoeften



FINANCIEEL

Wat financieel mogelijk is

- Infrastructuurvergoeding
- Energie
- Bijkomende onderhoudskost
- Bijkomende personeelskost



Selectie van de projecten: onderzoek van de selectiecriteria

28



Realisaties 12/2016 (7 projecten)

29

Voorstedelijk aanbod Brussel

week	S1 Nijvel – Brussel – Antwerpen rijdt 2x per uur tussen 10.00 & 15.00 uur tussen Nijvel en Brussel-Zuid
	S9 Eigenbrakel – Brussel-Schuman – Leuven: rijdt de hele dag door (3 projecten)
weekend	IC27 Eigenbrakel – Brussel-Schuman – Brussels Airport-Zaventem – Leuven rijdt tijdens het weekend



Voorstedelijk aanbod Brussel

30



12 voorstadsverbindingen in en rond Brussel



Meer dan **700 treinen** per werkdag

waarvan sinds december 2016 **32 nieuwe treinen op werkdagen**
40 nieuwe treinen in het weekend

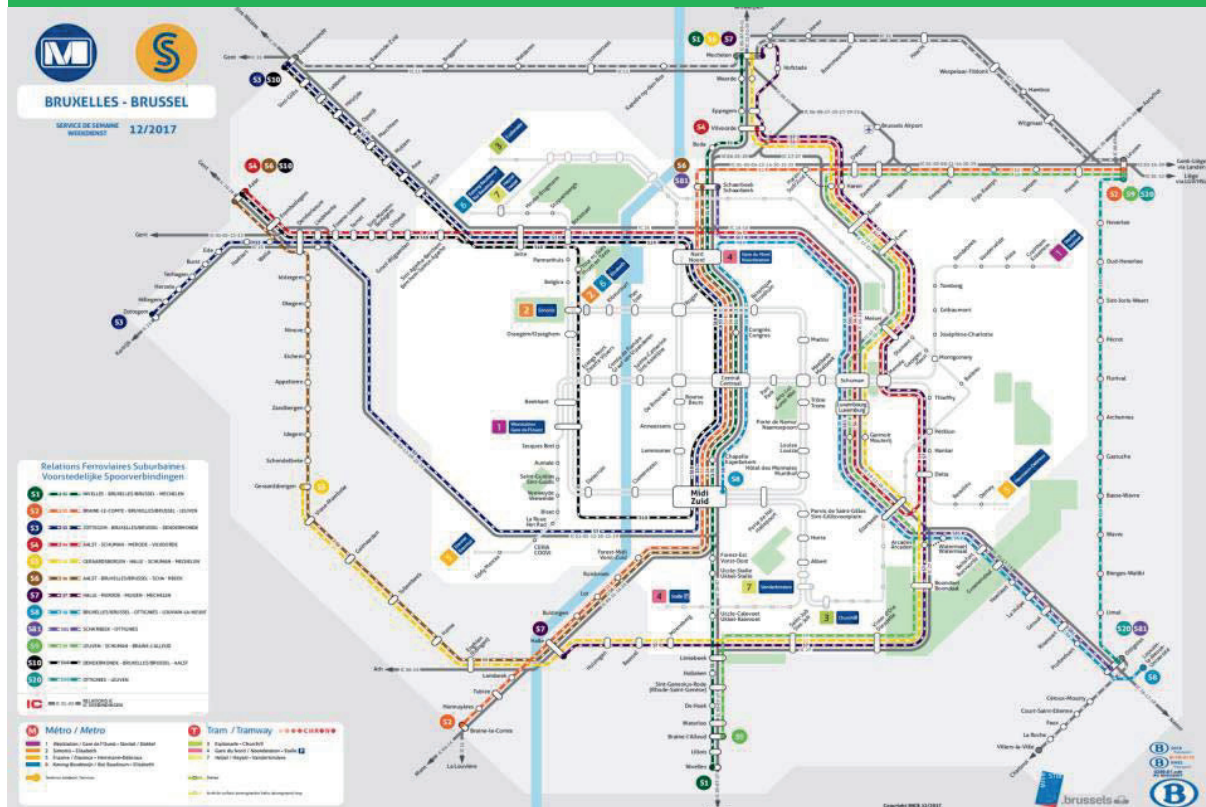
143 bediende stations in de S zone waarvan 34 in Brussel

3 nieuwe stations sinds december 2015
 (Thurn en Taxis, Mouterij en Arcaden)



Voorstedelijk aanbod Brussel

31



Het vervoersplan 12/2017-2020 (58 projecten)

32

Voorstedelijk aanbod Brussel

week

- S4 Aalst – Brussel-Schuman – Merode – (Vilvoorde) rijdt de hele dag tot Vilvoorde in plaats van tot Merode
- S5 Halle – Brussel-Schuman – Mechelen rijdt tot Edingen in plaats van tot Halle, 2 keer per uur
- S81 (7658) Schaarbeek – Brussel-Schuman – Ottignies wordt 's ochtends verlengd tot Louvain-la-Neuve
- S10 Dendermonde – Brussel-West – Brussel-Zuid – Aalst: + 2 treinen 's avonds naar Brussel-West
- S2 's-Gravenbrakel – Brussel – Leuven: + 2 treinen, 's avonds (2 projecten)
- S3 Oudenaarde – Brussel – Dendermonde: + 1 trein, 's avonds
- S5 (Geraardsbergen) – Edingen – Brussel-Schuman – Mechelen: + 2 treinen, 's ochtends en 4 treinen 's avonds
- S7 Halle – Delta – Mechelen: + 1 trein, 's avonds
- S10 Brussel-Zuid – Brussel-Noord – Jette – Aalst: + 2 treinen, 's avonds
- S20 Ottignies – Waver – Leuven: + 2 treinen, 's avonds

weekend

- S1 Nijvel – Brussel – Mechelen – (Antwerpen): 2 treinen/uur op zaterdag (2 projecten)
- S2 's-Gravenbrakel – Brussel – Leuven: 2 treinen/uur op zaterdag
- S5 Halle – Brussel-Schuman – Mechelen: 1 trein/uur tussen Edingen en Mechelen tijdens het weekend

Realisaties 12/2016 (7 projecten)

33

Aanbod van/naar Antwerpen

week

Lijn 4 Noorderkempen – Antwerpen: toevoeging van 3 P-treinen 's ochtends en 3 P-treinen 's avonds



Het vervoersplan 12/2017-2020 (58 projecten)

34

Aanbod van/naar Antwerpen

week

- Lijn 4: Benelux rijdt op lijn 4 via Noorderkempen & Breda
- +2 vroege treinen Noorderkempen – Antwerpen-Centraal
- Lijn 12/L52: Toevoeging van een gecadanceerde trein Roosendaal – Antwerpen – Puurs die op een half uur van de L22 rijdt (2 projecten)
- Verlenging IC05 tot Essen
- Verlenging IC07 tot Wijkbundel Luchtbal
- Traject IC22 ingekort van Brussel – Essen tot Brussel– Antwerpen
- Lijn 15: Verlenging traject 2 P-treinen Herentals – Lier tot Antwerpen (P-4156, P-4188)
- Toevoeging P-8208 Brussel-Zuid 16.01 uur – Mol 17.37 uur

weekend

- S1 Nijvel – Brussel – Mechelen – Antwerpen: 2 treinen/uur op zaterdag (2 projecten)
- Lijn 4: Noorderkempen – Antwerpen: schrapping IC15 Noorderkempen – Antwerpen en introductie Benelux op L4(2 projecten)
- L52 Boom - Antwerpen: rijdt elke 60 minuten tijdens het weekend (in plaats van geen aanbod)
- Verlenging L30 Antwerpen - Sint-Niklaas - Lokeren tot Gent-Sint-Pieters

Het vervoersplan 12/2017-2020 (58 projecten)

35

Aanbod van/naar Luik

week

Flémalle-Haute – Seraing – Luik-Guillemins – Liers: 1 trein/uur + bijkomende treinen tijdens de piek (2 x 2 P-treinen)
 Opening en bediening van het station Chaudfontaine
 Vesder-as: toevoeging van 1 P-trein 's ochtends van Verviers naar Luik en 1 P-trein 's avonds van Luik naar Verviers
 Verlenging van de P-treinen Borgworm - Luik naar Seraing en Flémalle

Aanbod van/naar Gent

week

Verlenging van de L-trein Antwerpen – Lokeren tot Gent-Sint-Pieters
 Toevoeging van 2 P-treinen (1 H/T Eeklo – Gent) tijdens de ochtendd piek

weekend

L05 Ronse – Gent – Eeklo: van een twee-uurdienst naar een uurdienst op zaterdag
 Verlenging L30 Antwerpen - Sint-Niklaas - Lokeren tot Gent-Sint-Pieters

Aanbod van/naar Charleroi

week

Herziening van het aanbod op lijn 132 Charleroi – Couvin (toevoeging van nieuwe haltes op de IC24)
 Ontdubbeling van de bediening van L14 Charleroi – Namen – Jambes voor verhoging van de commerciële snelheid Waalse as + aantrekkelijkere bediening tussen Namen en Charleroi

Het vervoersplan 12/2017-2020

36

Niet-voorstedelijke projecten:

week

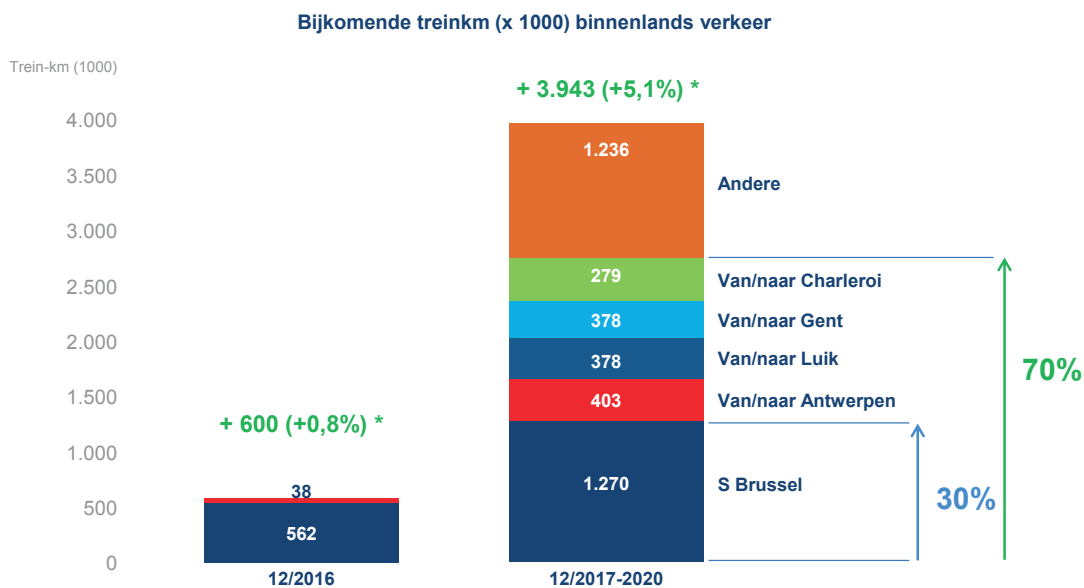
Lus van Zuid-Luxemburg + Libramont - Dinant om het uur
 Ontdubbeling van de bediening van L14 Charleroi – Namen – Jambes voor verhoging van de commerciële snelheid Waalse as + aantrekkelijkere bediening tussen Namen en Charleroi (snellere IC25 door 3 haltes te schrappen)
 Verbetering van de bediening van Komen – Moeskroen/Doornik
 De aansluitingen in Pepinster verbeteren
 De L19-verbinding 's-Gravenbrakel – Manage optimaliseren
 De spreiding van de P- en IC-treinen tussen Brussel en Luik verbeteren
 Directe omnibus Zottegum – Oudenaarde - Kortrijk
 Bediening van Knokke naar Blankenberge via 2 aparte IC-verbindingen: IC03 Blankenberge – Genk + IC23 Knokke – Brussels Airport-Zaventem
 Verbinding De Panne – Gent – Antwerpen in plaats van De Panne – Gent – Aalst – Brussel – Landen
 Aanpassing stoppatroon tussen Mechelen en Leuven: een L-trein die alle haltes bedient + een snelle IC

weekend

Verlenging van de verbinding Gent – Brussels Airport-Zaventem tot Brugge (conform de PPS Diabolo)
 IC08 Antwerpen – Brussels Airport-Zaventem – **Leuven – Hasselt** rijdt op zaterdagen elk uur in plaats van elke 2 uur tussen Leuven en Hasselt
 IC10 Antwerpen – **Mol – Hasselt**/Hamont rijdt op zaterdagen elk uur in plaats van elke 2 uur tussen Mol en Hasselt
 IC29 De Panne – Gent – Brussel – **Leuven – Landen** rijdt tijdens het weekend elk uur i.p.v. elke 2 uur tussen Leuven en Landen
 L29 Geraardsbergen – Bergen rijdt elk uur
 Toevoeging van een P-trein voor studenten op zondag: De Panne – Gent-Sint-Pieters - Brussel - Leuven - Heverlee - Sint-Joris-Weert
 Toevoeging van een P-trein voor studenten op zondag: Neerpelt - Lier - Mechelen - Leuven - Heverlee - Sint-Joris-Weert
 Toevoeging van een P-trein voor studenten op zondag: Hasselt - Aarschot - Brussel – Gent-Sint-Pieters
 Toevoeging van een P-trein voor studenten op zondag: Moeskroen - Doornik - Aat - Brussel - Etterbeek - Louvain-la-Neuve
 Toevoeging van een P-trein voor studenten op zondag: Bergen - La Louvière - Brussel - Etterbeek - Louvain-la-Neuve
 Toevoeging van een P-trein voor studenten op zondag: Aarlen - Marloie - Luik-Guillemins - Liers

Het vervoersplan 12/2017-2020: gevoelige uitbreiding van het aanbod

37



* Uitbreiding in vergelijking met het vervoersplan 12/2014



2.4

Conclusie

Het Vervoersplan 12/2017-2020: de mobiliteitsuitdaging aangaan

39

Onder voorbehoud van goedkeuring door de ministerraad en de goedkeuring van het investeringsplan van Infrabel

Sterke punten

- Uitbreiding van het voorstedelijke aanbod rond de grootsteden
- Uitbreiding van het weekendaanbod (spoorverbindingen naar de grote shoppinggebieden (op zaterdag) en extra studententreinen (op zondag)
- Optimalisering van de aansluitingen
- Kortere reistijd waar mogelijk



Verhoging
van het aanbod
+ 5,1 %
trein-km



86 haltes
bieden **nieuwe verbindingen**
aan tijdens de week

114 haltes
krijgen een **beter bediening**
tijdens de piek en/of 's
morgens vroeg of 's avonds
laat

120 haltes
beter bediening in het
weekend



**70 treinaansluitings-
knooppunten:**

- Vandaag: **1.564 aansluitingen/uur** (op gecadanceerde verbindingen)
- Vanaf 12/2017: **1.851 aansluitingen/uur (+ 287 of +18 %)**



Reistijden gemiddeld
3 % korter
voor de **100 belangrijkste**
**oorsprong-
bestemmingkoppels**



Uitbreiding in vergelijking met het vervoersplan 12/2014



Plan de transport 12/2017-2020



Ordre du jour

1. Contexte

2. Plan de transport 12/2017-2020

2.1 Les demandes

2.2 Les conditions préalables

2.3 Les réalisations

2.4 Conclusion



1

Contexte

La SNCB, un acteur clé dans la mobilité en Belgique

4



Voyageurs
nationaux
226,7 mio.



Voyageurs
internationaux
4,9 mio.



Voyageurs/jour
en semaine
873.000



Gares et
points d'arrêt
552



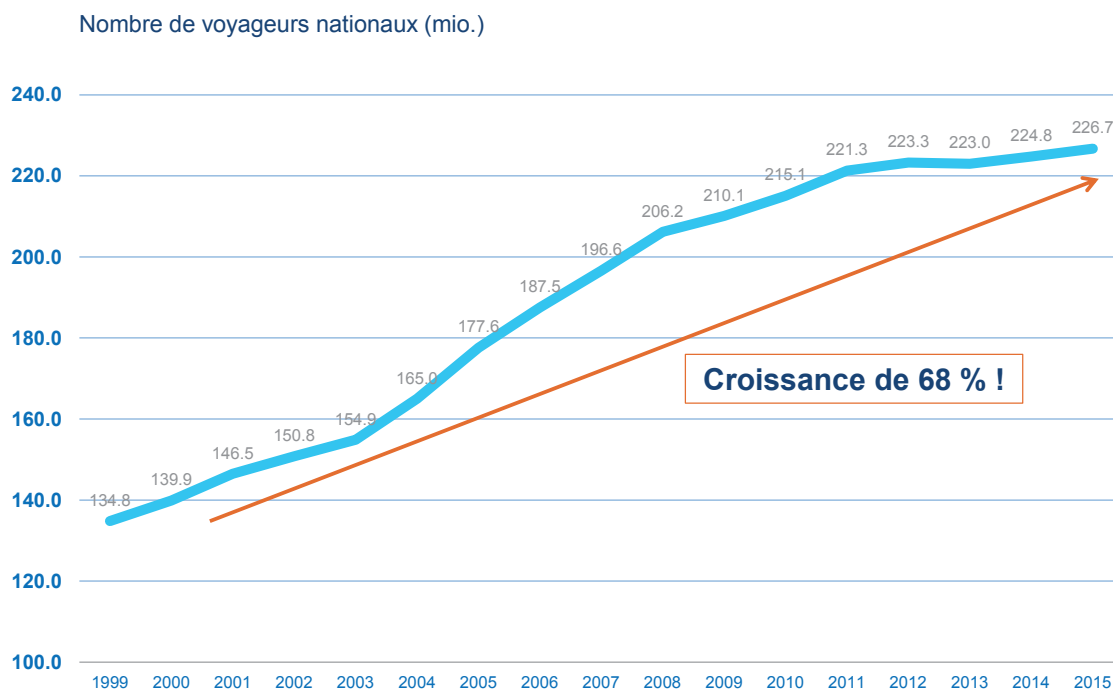
Trains/jour
en semaine
3.500

Chiffres 2015



Evolution du nombre de voyageurs SNCB

5



La part modale du train

6

Le train occupe une position de force dans les déplacements domicile-travail



Source : Diagnostic des déplacements domicile-travail 2014, SPF M&T



Comment nos voyageurs se rendent-ils à la gare?

7

Pour attirer les voyageurs, il faut miser sur la proximité ET la multimodalité



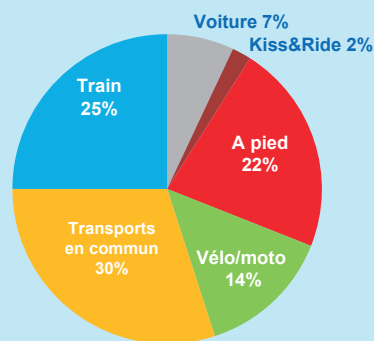
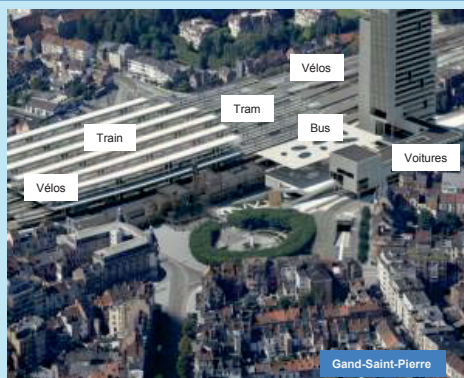
* Le total dépasse les 100 % parce que certains voyageurs utilisent plusieurs modes de transport.

Source : baromètre qualité SNCB 2015 (enquête auprès de presque 20.000 utilisateurs)

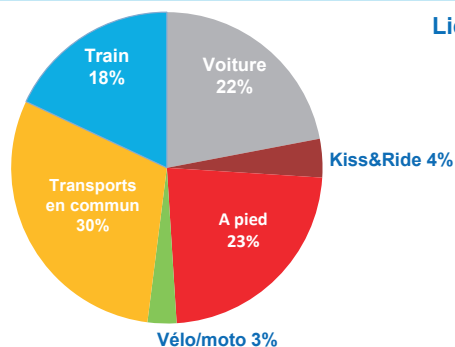


Comment nos voyageurs se rendent-ils à la gare?

8



Gand-St-Pierre
Voyageurs/
jour en semaine
55.817



Liège-Guillemins
Voyageurs/
jour en semaine
17.124

Chiffres 2015



Contexte économique et juridique

9

Conditions d'implémentation des mesures étudiées

-  Budget disponible – dotations approuvées (A.R. du 25/12/2016)
-  Niveau redevance d'infrastructure (A.R. du 25/12/2016)
-  Disponibilité matériel et personnel
-  Capacité et qualité infrastructure lignes
-  Contrat de gestion → définit les règles générales d'exécution des missions de service public en matière de sécurité, d'offre, de tarifs régulés, de ponctualité et les dotations



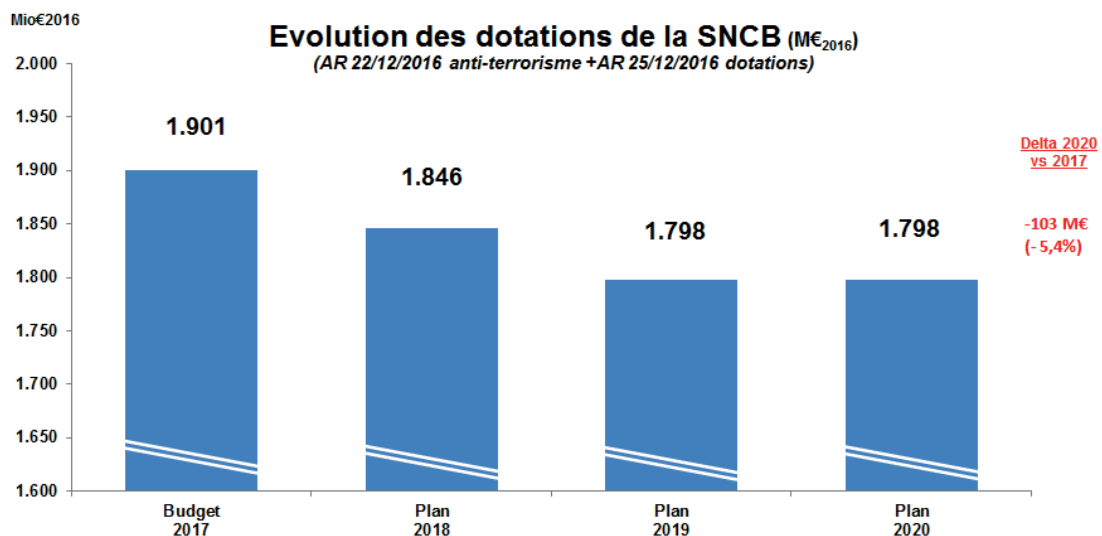
Contexte économique et juridique

10

Evolution des dotations

22&25/12/2016: deux Arrêtés Royaux ont fixé les dotations de la SNCB pour un montant total de 7,3 Mia€ sur 4 ans (2017-2020)

- 7,3 milliards EUR pour la SNCB sur 4 ans
dont 2,4 milliards EUR servent à financer la redevance d'infrastructure payée à Infrabel sur 4 ans



Objectifs du plan de transport 12/2017-2020

11

Afin

- d'attirer de nouveaux voyageurs
- et de satisfaire davantage les voyageurs existants



2 piliers essentiels

Augmenter et optimiser l'offre aux voyageurs

- Offre **+5,1%** → ≈ 4 mio. de train-km
- **20%** des arrêts:
 - Augmentation des fréquences de desserte
 - Extension de l'offre
- Extension de l'**offre week-end**
 - Shopping (samedi)
 - Etudiants (dimanche)
- **+ 20%** de correspondances/h
 - 1.564/u → 1.851/u
- **10.000** places assises supplémentaires

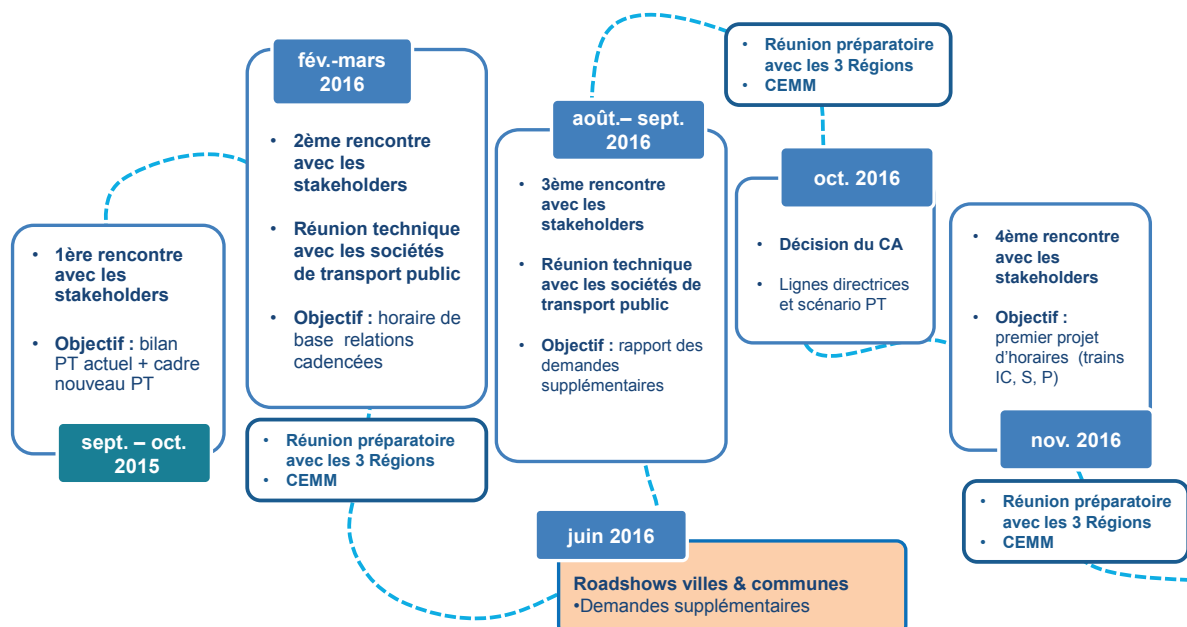
Réduire les temps de parcours

- **+3%** de vitesse commerciale sur les 100 liaisons les plus importants
- **Réduction du nombre de désaccouplements**
- **Multimodalité** ↗



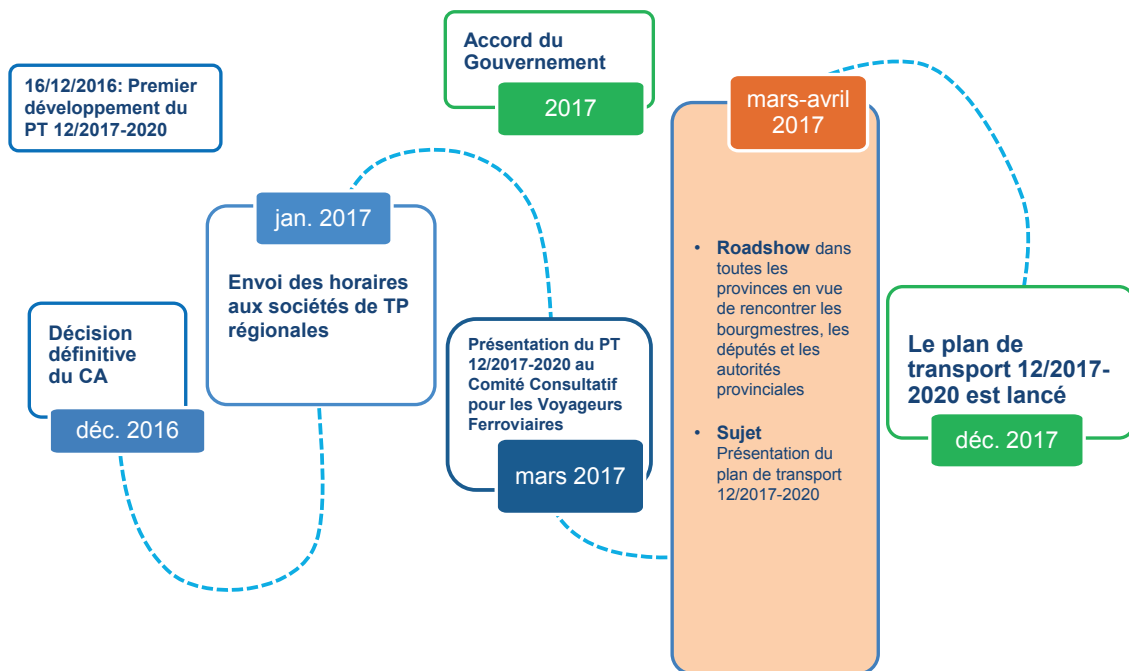
Planning (1/2)

12



Planning (2/2)

13



Dialogue structurel avec nos stakeholders

14

Roadshows: une réunion dans chaque province et à Bruxelles





2

Plan de transport 12/2017-2020



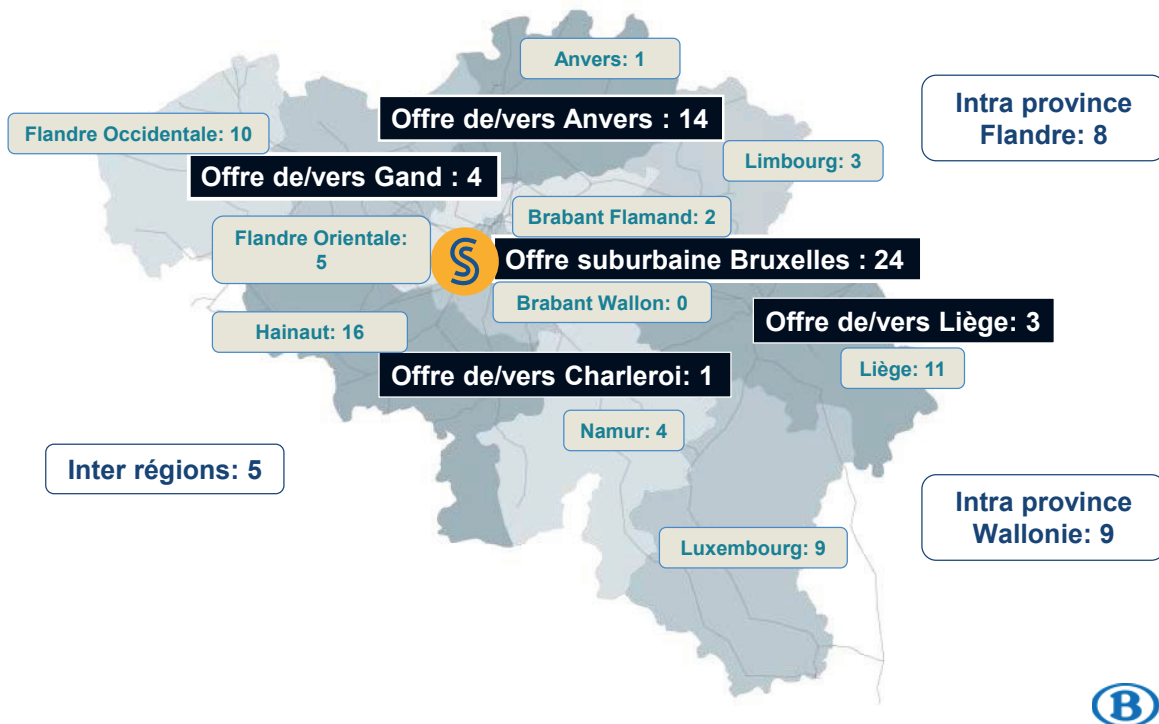
2.1

Les demandes

Demandes “Plan de Transport” dans le scope 2017 - 2020

17

129 demandes, dont 46 relatives aux réseaux suburbains



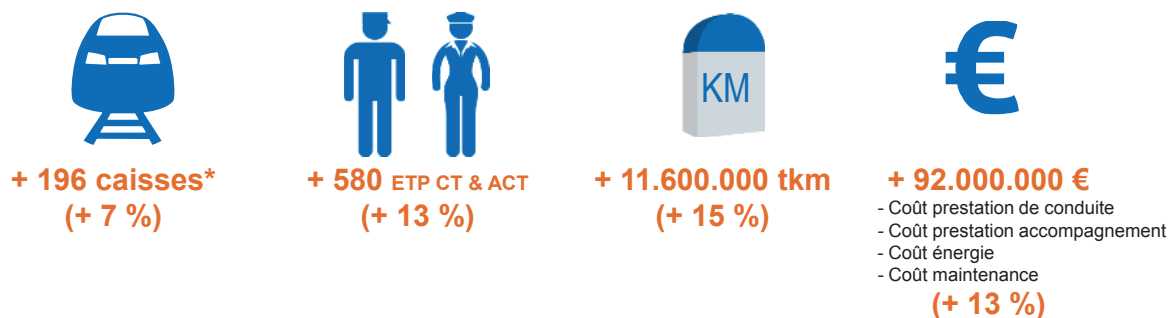
Bilan des 129 demandes “Plan de Transport 12/2017”

18

Analyses réalisées en termes d'exploitation

PROJETS ETUDIES = 129 demandes

Dont 101 nécessitent des moyens supplémentaires :



* Une caisse correspond à une voiture ou à un élément indissociable d'une automotrice.

Principes

19

Plan de transport 12/2017-2020 ambitieux
→ augmentation significative de l'offre



Orienté clientèle



Sensible à la qualité



Basé sur la
demande



Penser et agir
en termes de rentabilité



Intégration offre RER



Système de points nodaux



Mobilité en chaîne :

Le voyageur se déplace sans soucis de porte à porte avec
plusieurs opérateurs de transport public



2.2

Les conditions préalables

Matériel roulant : les investissements

21



Sécurité

- 65 mio. investis en 2010 – 2015 (TBL1+ et ETCS)
- 173 mio. prévu pour PPI 2016 – 2020 (ETCS)
- 155 mio. à planifier pour 2021 – 2023 (ETCS)



Nouveau matériel

- 1.075 mio. pour les nouvelles voitures à deux niveaux M7 pour PPI 2016 – 2020



Modernisations du matériel actuel

- 284 mio. pour PPI 2016 – 2020:
 - 151 mio pour les automotrices breaks
 - 133 mio pour les automotrices quadruples



Révision de matériel roulant

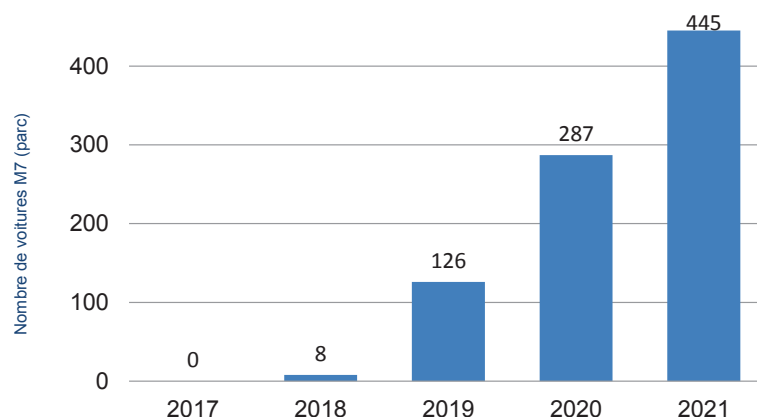
- 41 automotrices doubles supplémentaires aux 40 initialement prévues seront maintenues en service jusqu'en 2020 afin d'assurer l'extension d'offre du plan de transport et permettre certains renforcements de composition



Planning de livraison des nouvelles voitures M7 ²²

445 voitures M7 seront progressivement mises en service à partir de novembre 2018. Le planning de livraison de ces voitures correspond à la mise hors service d'anciennes voitures M4

Remarque: les voitures-pilotes motorisées M7 ne seront livrées qu'à partir de 2020.



Disponibilité du personnel roulant

23

Conducteurs de trains SNCB:

Effectif roulant au 01/01/2017	2.998
Collaborateurs en formation au 01/01/2017	161
Départs estimés à l'horizon du début 2019	455
Recrutements 2017 (contingent)	472

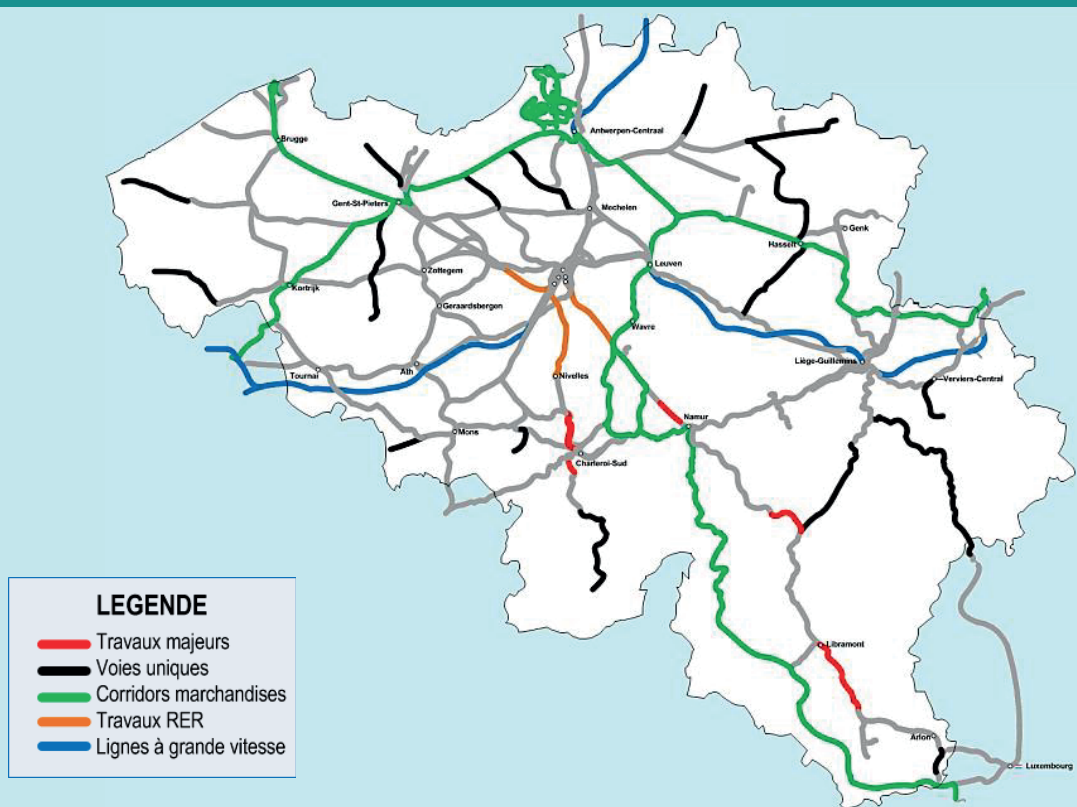
Points d'attention:

- **Marché de l'emploi tendu en Flandre**
- **La SNCB et HR Rail ont lancé une campagne spécifique pour le recrutement du personnel de conduite et font un monitoring mensuel de la situation**
- **Formation d'un conducteur : 15 mois**



Limitations de capacité au niveau de l'infrastructure

24



Disponibilité de l'infrastructure

25

Rappel : Les temps de parcours et le plan de transport de la SNCB dépendent fortement des infrastructures mises à disposition par le gestionnaire d'infrastructure. Les décisions d'Infrabel ont donc toujours des **conséquences opérationnelles** sur les missions de la SNCB.

- Au niveau des **équipements de ligne** (équipements de sécurité, électrification, ...)
- Au niveau des **configurations techniques** (vitesse & temps de parcours)
- Au niveau de la **capacité du réseau** (nombre de trains, possibilité d'arrêt, ...)
- Au niveau des **travaux** d'entretien et de renouvellement (minutes travaux, service à voie unique, ...)

Les décisions d'Infrabel peuvent avoir des impacts sur le plan de transport au niveau du timing ou des décisions commerciales



2.3

Les réalisations

Critères de sélection des projets

27

Équilibre entre les moyens et la demande → critères de sélection



OPERATIONNEL & TECHNIQUE

Ce qui est techniquement possible:

- Capacité de l'infrastructure
- Disponibilité du matériel
- Disponibilité des conducteurs
- Disponibilité des accompagnateurs de train



GENERAL

Vision stratégique du gouvernement

Vision à long terme

- Points de correspondance
- Coordination moyens de transport public

Planning des principes

- Robustesse (cadence, répartition, ...)
- Transparent / simple



DEMANDE

Étude sur les déplacements

Etude sur les éléments qui déterminent la demande

Demande actuelle
(voyageurs actuellement concernés)

Demande potentielle
(nouveaux voyageurs)

Besoins en matière de déplacement



FINANCES

Ce qui est financièrement possible:

- Redevance infrastructure
- Energie
- Coût d'entretien supplémentaire
- Coût personnel supplémentaire



Sélection des projets : examen des critères de sélection

28



Réalisations 12/2016 (7 projets)

29

Offre suburbaine Bruxelles

semaine

S1 Nivelles – Bruxelles – Anvers circule 2x par heure entre 10h00 & 15h00 entre Nivelles et Bruxelles-Midi

S9 Braine-l'Alleud – Bruxelles-Schuman – Louvain : circule tout au long de la journée (3 projets)

week-end

IC27 Braine-l'Alleud – Bruxelles-Schuman – Brussels Airport Zaventem – Louvain circule durant le week-end



Offre suburbaine Bruxelles

30



12 lignes suburbaines dans & autour de Bruxelles



Plus de **700 trains** en semaine

dont, depuis décembre 2016, **32 nouveaux trains en semaine**
40 nouveaux trains le week-end

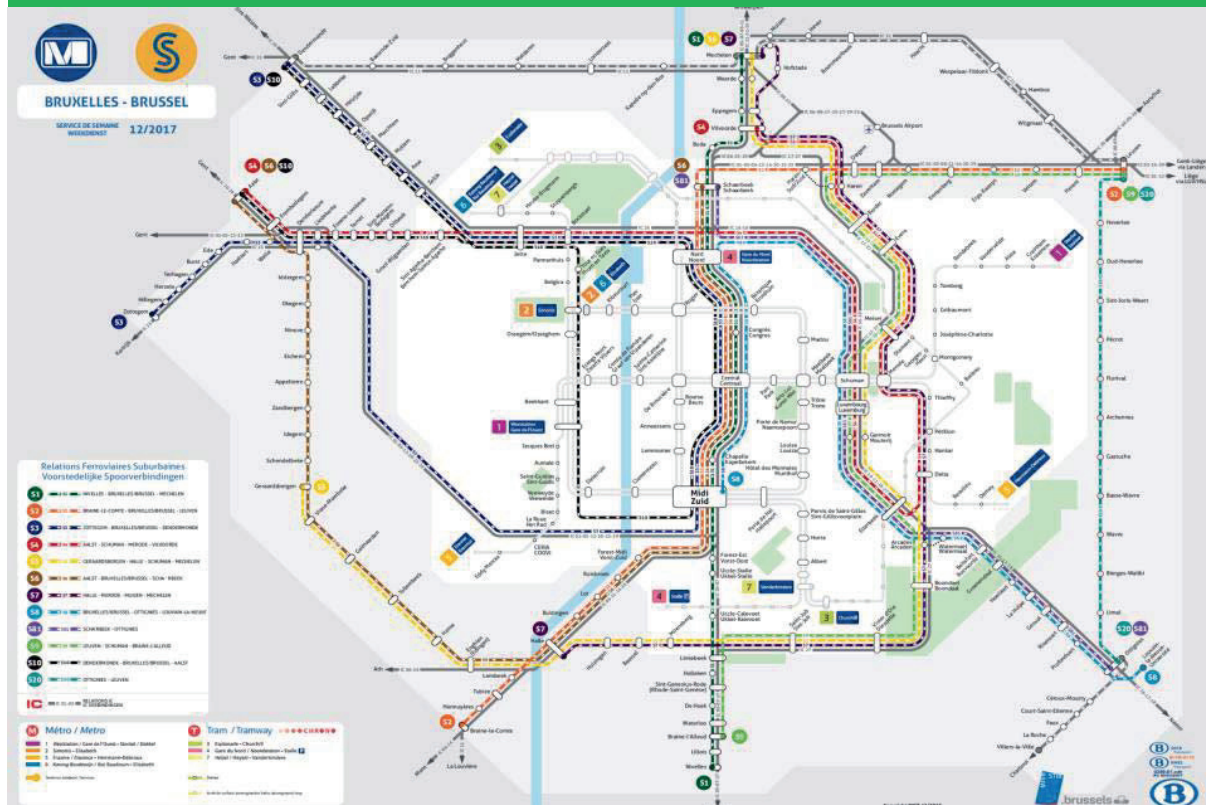
143 gares sont desservies dans la zone S dont **34 à Bruxelles**

3 nouvelles gares depuis décembre 2015
(Tour et Taxis, Germair et Arcades)



Offre suburbaine Bruxelles

31



Le Plan de Transport 12/2017-2020 (58 projets)

32

Offre suburbaine Bruxelles

semaine

- S4 Alost – Bruxelles-Schuman – Mérode – (Vilvorde) circule toute la journée jusqu'à Vilvorde au lieu de Mérode
- S5 Hal – Bruxelles-Schuman – Malines circule jusqu'à Enghien au lieu de Hal, 2 fois par heure
- S81 (7658) Schaerbeek – Bruxelles-Schuman – Ottignies est prolongé vers Louvain-la-Neuve, le matin
- S10 Termonde – Bruxelles-Ouest – Bruxelles-Midi – Alost : + 2 trains le soir à Bruxelles-Ouest
- S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Louvain : + 2 trains, le soir (2 projets)
- S3 Audenarde – Bruxelles – Termonde : + 1 train, le soir
- S5 (Grammont) – Enghien – Bruxelles-Schuman – Malines : + 2 trains le matin et 4 trains le soir
- S7 Hal – Delta – Malines : + 1 train le soir
- S10 Bruxelles-Midi – Bruxelles-Nord – Jette – Alost : + 2 trains le soir
- S20 Ottignies – Wavre – Louvain : + 2 trains le soir

week-end

- S1 Nivelles – Bruxelles – Malines – (Anvers) : 2 trains/heure le samedi (2 projets)
- S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Louvain : 2 trains/heure le samedi
- S5 Hal – Bruxelles-Schuman – Malines : 1 train/h entre Enghien et Malines durant le week-end



Réalisations 12/2016 (7 projets)

33

Offre de/vers Anvers

semaine

Ligne 4 Noorderkempen – Anvers: ajout de 3 trains P le matin et 3 trains P le soir



Le Plan de Transport 12/2017-2020 (58 projets)

34

Offre de/vers Anvers

semaine

- Ligne 4: Benelux circule sur la ligne 4 via Noorderkempen & Breda
+2 trains tôt Noorderkempen – Anvers-Central
- Ligne 12/L52: Ajout d'un train cadencé Roosendaal – Anvers – Puurs à la demi-heure de la L22 (2 projets)
 - Extension IC05 jusqu'à Essen
 - Extension IC07 jusqu'à Wijkbundel Luchtbal
 - Trajet IC22 raccourci de Bruxelles – Essen à Bruxelles – Anvers
- Ligne 15: Extension du trajet 2 trains P Herentals – Lier jusqu'à Anvers (P-4156, P-4188)
Ajout P-8208 Bruxelles-Midi 16:01 – Mol 17:37

week-end

- S1 Nivelles – Bruxelles – Malines – Anvers : 2 trains/heure le samedi (2 projets)
- Ligne 4 : Noorderkempen – Anvers: suppression IC15 Noorderkempen – Anvers et introduction Benelux sur la L4 (2 projets)
- L52 Boom - Anvers: circule toutes les 60 minutes durant le week-end (précédemment, il n'y avait pas d'offre)
- Extension L30 Anvers - St-Nicolas - Lokeren jusqu'à Gand-St-Pierre



Le Plan de Transport 12/2017-2020 (58 projets)

35

Offre de/vers Liège

semaine

Flémalle-Haute – Seraing – Liège-Guillemins – Liers: 1 train/h + trains renforts en heure de pointe (2x2 trains P)
Ouverture & desserte de la gare de Chaudfontaine
Axe Vesdre : ajout d' 1 train P le matin de Verviers vers Liège et 1 train P le soir de Liège vers Verviers
Prolongement de trains P Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle

Offre de/vers Gand

semaine

Extension du train L Anvers – Lokeren jusqu'à Gand-St-Pierre
Ajout de 2 trains P (1 A/ R Eeklo – Gand) lors de la pointe du matin

week-end

L05 Renaix – Gand – Eeklo: on passe d'une desserte toutes les 2 heures à une desserte par heure le samedi
Extension L30 Anvers - St-Nicolas - Lokeren jusqu'à Gand-St-Pierre

Offre de/vers Charleroi

semaine

Révision de l'offre sur la ligne 132 Charleroi – Couvin (ajout de nouvelles haltes à l'IC24)
Dédoublage de la desserte L 14 Charleroi – Namur – Jambes pour augmentation de la vitesse commerciale dorsale wallonne + desserte plus attractive entre Namur & Charleroi

Le Plan de Transport 12/2017-2020 (58 projets)

36

Projets non suburbains

semaine

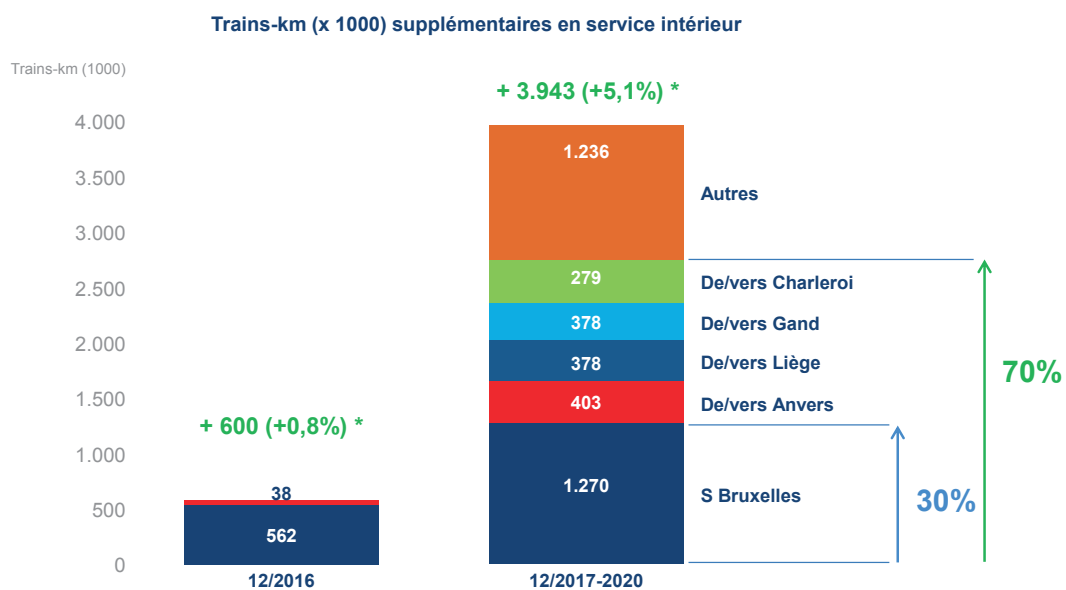
Boucle du sud-Luxembourg + Libramont – Dinant en fréquence horaire
Dédoublage de la desserte L 14 Charleroi – Namur – Jambes pour augmentation de la vitesse commerciale dorsale wallonne + desserte plus attractive entre Namur & Charleroi (accélération IC 25 par suppression de 3 arrêts)
Amélioration de la desserte de Comines – Mouscron / Tournai
Améliorer les correspondances à Pépinster
Optimiser la relation L 19 Braine-le-Comte – Manage
Améliorer la répartition des P et des IC entre Bruxelles et Liège
Omnibus direct Zottegem – Audenarde – Courtrai
Desserte de Knokke à Blankenberge via 2 relations IC distinctes: IC03 Blankenberge – Genk + IC23 Knokke – Brussels Airport Zaventem
Relation La Panne – Gand – Anvers au lieu de La Panne – Gand – Alost – Bruxelles – Landen
Adaptation de la politique de desserte entre Malines et Louvain: un train L qui dessert toutes les haltes + un IC rapide

week-end

Extension de la relation Gand – Brussels Airport Zaventem à Bruges (conforme au PPP Diabolo)
IC08 Anvers – Brussels Airport Zaventem – **Louvain** – **Hasselt** circule les samedis toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures entre Louvain et Hasselt
IC10 Anvers – **Mol** – **Hasselt**/Hamont circule les samedis toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures entre Mol et Hasselt
IC29 La Panne – Gand – Bruxelles – **Louvain** – **Landen** circule durant le week-end toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures entre Louvain et Landen
L29 Grammont – Mons circule chaque heure
Ajout d'un train P étudiants le dimanche : La Panne – Gand-St-Pierre - Bruxelles - Louvain - Heverlee - St-Joris-Weert
Ajout d'un train P étudiants le dimanche : Neerpelt - Lier - Malines - Louvain - Heverlee - St-Joris-Weert
Ajout d'un train P étudiants le dimanche : Hasselt - Aarschot - Bruxelles – Gand-St-Pierre
Ajout d'un train P étudiants le dimanche : Mouscron - Tournai - Ath - Bruxelles - Etterbeek - Louvain-la-Neuve
Ajout d'un train P étudiants le dimanche : Mons - La Louvière - Bruxelles - Etterbeek - Louvain-la-Neuve
Ajout d'un train P étudiants le dimanche : Arlon - Marloie - Liège-Guillemins - Liers

Le Plan de Transport 12/2017-2020 : extension significative de l'offre

37



* Augmentation par rapport au plan de transport 12/2014



2.4

Conclusion

Le Plan de Transport 12/2017-2020 : Relever le défi de la mobilité

39

Sous réserve d'approbation par le Conseil des ministres et de l'approbation du plan d'investissement d'Infrabel

Points forts

- Augmentation de l'offre suburbaine autour des grandes villes
- Extension de l'offre week-end (liaisons ferroviaires vers les grandes zones de shopping (le samedi) et des trains étudiants supplémentaires (le dimanche))
- Optimiser les correspondances
- Diminuer le temps de parcours où c'est possible



Augmentation
de l'offre
+ 5,1%
train-km



86 arrêts
offrent de **nouvelles liaisons**
en semaine

114 arrêts
reçoivent une **meilleure
desserte** en heures de pointe
et/ou tôt le matin ou tard le soir

120 arrêts
meilleure desserte le week-end



**70 noeuds de
correspondances
ferroviaires :**

- Actuellement : **1.564 correspondances/h** (sur relations cadencées)
- A partir de 12/2017 : **1.851 correspondances/h (+ 287 ou +18%)**



Moyenne des temps de
parcours

- 3%
pour les **100 liaisons
couples origine-
destination** les plus
importantes



Augmentation par rapport au plan de transport 12/2014



INFRABEL
Right On Track

INFRABEL EN HET NIEUWE TRANSPORTPLAN december 2017-2020

Voorstelling aan de leden van de Commissie
voor de Infrastructuur, het Verkeer en de
Overheidsbedrijven

Ann Billiau
Director Traffic Management & Services
14 maart 2017



Wettelijk en reglementair kader van het transportplan



Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad legt strikte procedures op omtrent de toewijzing van rijpaden



Bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EU en RNE-richtlijnen bepalen dat een nieuwe dienstregeling steeds ingaat op de tweede zaterdag van december om middernacht



Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex: de toewijzingsprocedure wordt jaarlijks door de infrastructuurbeheerder verduidelijkt in de Netverklaring



Verantwoordelijkheid van Infrabel



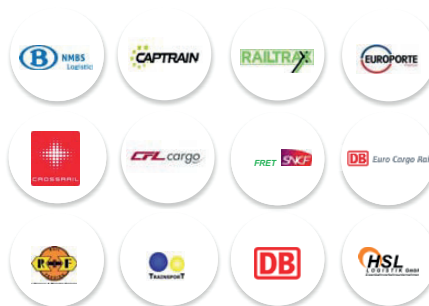
Toewijzing rijpaden

Infrabel houdt rekening met de vervoersbehoeften van **alle operatoren**:

Reizigers



Goederen



DOEL

Een stabiel, betrouwbaar en robuust transportplan, volgens de behoeften van alle spoorwegondernemingen (cf. de geldende wetgeving)



Integratie spoorinfrastructuurwerken

Infrabel plant en coördineert de

- onderhouds- en vernieuwingswerken
- op korte, middellange en lange termijn

DOEL

Een veilig, stipt en performant spoornet behouden
Impact minimaliseren voor de spoorwegondernemingen en de eindklanten

AANPAK

Steeds in overleg met de spoorwegondernemingen
(presentatie/beperkingen/voorstellen tot aanpassing)

Maandelijkse vergaderingen

- werken op korte termijn
- werken op middellange termijn

Viermaandelijkse vergaderingen

- werken op middellange termijn
- werken op lange termijn

Gerichte vergaderingen

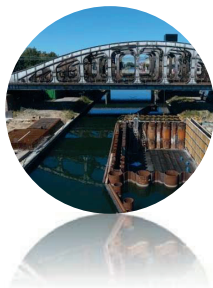
volgens het project

5



Integratie spoorinfrastructuurwerken

Grote impact



Werken met **grote impact** op het reizigerstreinverkeer (vb. As 3, bypass Mechelen) worden **geïntegreerd in de dienstregeling** of er wordt een **tijdelijke alternatieve dienstregeling** uitgewerkt (vb. sluiting N-Z-verbinding Brussel weekend 1 mei 2017)

Beperkte impact



De **overige werken** hebben een **uiterst beperkte en tijdelijke impact** op het treinverkeer en worden steeds afgetoetst met de spoorwegondernemingen (vb. vernieuwing overweg, wissel,...)

6

Infrabel gaat meer inzetten op de massificatie van werken

WAAROM ?

-  De veiligheid van het personeel verhogen
 ➔ het personeel niet meer laten werken op sporen in dienst
-  De werken langer op voorhand inplannen
 ➔ groeperen van interventies om de impact op de spoorwegondernemingen te verminderen
-  De werken beter spreiden over het spoornet
 ➔ het aantal interventies op 1 lijn minimaliseren
-  Een betere kwaliteit van de infrastructuur garanderen
 ➔ technologische ontwikkelingen faciliteren de massificatie (ETCS, Smarter-M)
-  De spoorwegondernemingen en hun klanten efficiënter informeren
 ➔ de organisatie van alternatieve reismogelijkheden vereenvoudigen
-  De middelen zo optimaal mogelijk inzetten in overeenstemming met de budgettaire beslissingen van de Regering

Door een goede coördinatie kan Infrabel de spoorinfrastructuurwerken groeperen en wordt de impact van de werken tot een minimum herleid

7

Massificatie van de werken*

AARD VAN DE WERKEN	PRINCIPE	VENSTER
I. Onderhoudswerken op lijnen met een hoge en middelhoge bezetting	Dienst op enkelspoor (werkvenster van 6 netto-uren, buiten de piekuren)	1x per maand tijdens de week
II. Onderhoudswerken op lijnen met een lage bezetting	Totale lijnonderbreking (venster van 6 netto-uren, buiten de piekuren)	1x per maand tijdens de week
III. Vernieuwingswerken en grote onderhoudswerken op alle lijnen van het spoornet	Dienst op enkelspoor of totale lijnonderbreking (venster van 7 netto-uren)	Werken die 's nachts worden uitgevoerd
IV. Grote vernieuwingswerken op alle lijnen van het spoornet	Totale lijnonderbreking	Weekends/schoolvakantie

8

*tabel werd voorgesteld op de vergadering van het sturingscomité

Opmaak van het transportplan december 2017 - overlegstructuur

Oprichting van een sturingscomité :

Directieleden en dienstchefs Infrabel en NMBS



Zelfde structuur als voor het vorige transportplan (december 2014)

DOELSTELLING

Voorbereiding, opmaak en invoering van het nieuwe transportplan rekening houdend met de gekende budgettaire beperkingen

Permanent overleg over onder andere:

- 1 Mogelijke snelheidsbeperkingen als gevolg van uitstel vernieuwingsinvesteringen
- 2 Realisatie voorziene projecten NMBS binnen voorgestelde timing



Sinds 30/06/2015 komt het sturingscomité regelmatig* bijeen om toe te zien op de correcte uitvoering van het transportplan rekening houdend met de geplande werken.



overlegvergaderingen met Eurostar, Thalys en spoorwegondernemingen voor goederenvervoer

9

*14 vergaderingen sinds 30/06/2015

Opmaak van het transportplan december 2017 - overlegstructuur



Mogelijke tijdelijke snelheidsbeperkingen (BTS) door uitstel vernieuwingsinvesteringen



Projecten NMBS ter uitbreiding van het aanbod

Eerste analyse:

53 BTS waarvan verschillende op grote lijnen

61 projecten NMBS ter studie



na verfijning en maximalisering inspanningen Infrabel



na verfijning en maximalisering inspanningen Infrabel

Finaal resultaat:

8 BTS met impact op transportplan uitsluitend op minder drukke lijnen met gemiddelde impact van ongeveer 2 à 3 min/trajet

69% OK
23% OK onder voorwaarden
8% nog te preciseren

10

CONCLUSIE

Infrabel zet de **klant centraal** rekening houdend met het **strikte budgettaire kader beslist door de regering**





INFRABEL
Right On Track

INFRABEL ET LE NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT Décembre 2017-2020

Présentation aux membres de la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques

Ann Billiau
Director Traffic Management & Services
14 mars 2017



Cadre légal et réglementaire du plan de transport



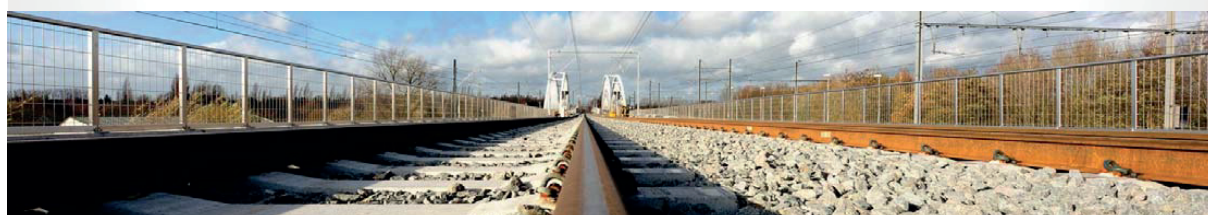
La directive 2012/34/EC du Parlement européen et du Conseil établit des procédures strictes en matière d'attribution de sillons



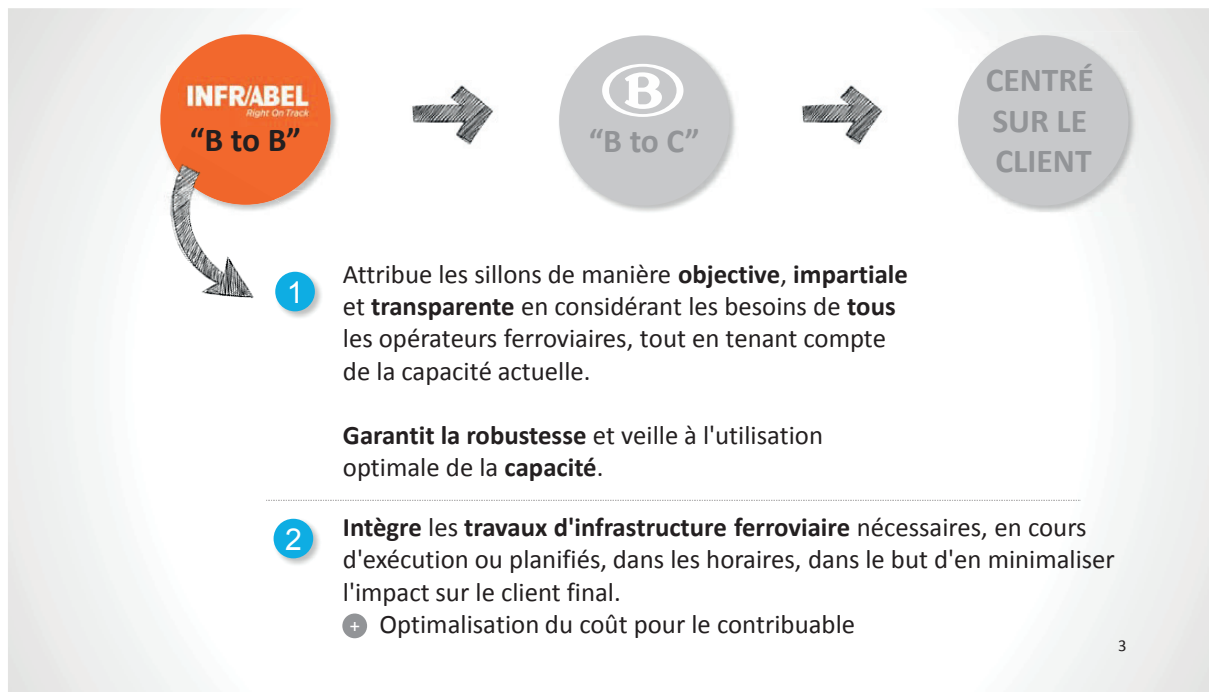
L'annexe VII de la directive 2012/34/EU et les directives RNE définissent qu'un nouvel horaire entre toujours en vigueur le deuxième samedi du mois de décembre à minuit.



La loi du 30 août 2013 portant le code ferroviaire : la procédure d'attribution est expliquée chaque année par le gestionnaire de l'infrastructure dans le document de référence du réseau



Responsabilité d'Infrabel



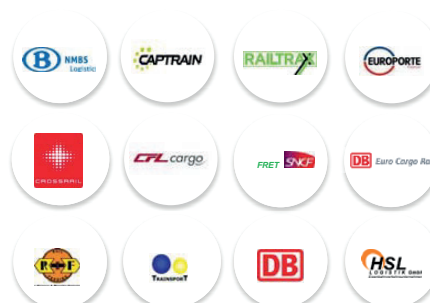
Attribution des sillons

Infrabel tient compte des besoins de transport de **tous les opérateurs** :

Voyageurs



Marchandises



BUT

Un plan de transport stable, fiable et robuste, selon les besoins de toutes les entreprises ferroviaires (cf. la législation en vigueur)

4



Intégration travaux d'infrastructure ferroviaire

Infrabel planifie et coordonne les travaux

- d'entretien et de renouvellement
- à court, moyen et long terme

BUT

Maintenir un réseau ferroviaire sûr, ponctuel et performant.
Minimaliser l'impact pour les entreprises ferroviaires et les clients finaux.

COMMENT

Toujours en concertation avec les entreprises ferroviaires
(présentation/contraintes/propositions d'adaptation)

Réunions mensuelles

- travaux à court terme
- travaux à moyen terme

Réunions quadrimestrielles

- travaux à moyen terme
- travaux à long terme

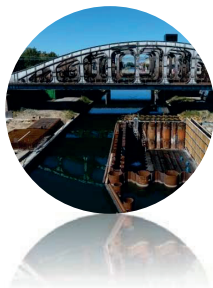
Réunions ad hoc selon les projets

5



Intégration travaux d'infrastructure ferroviaire

Impact important



Travaux avec impact important sur le trafic voyageurs (ex. Axe 3, Bypass Malines) **SONT intégrés dans l'horaire ou un horaire alternatif temporaire** est élaboré (ex. fermeture Jonction N-M Bruxelles weekend 1er mai 2017)

Impact limité



Les **autres travaux** ont un impact **extrêmement limité et provisoire** sur le trafic ferroviaire et sont toujours analysés avec les opérateurs ferroviaires (renouvellement passage à niveau, aiguillage,...)

6

Infrabel se dirige vers une massification des travaux

POURQUOI ?



Offrir une sécurité accrue pour le personnel

→ Ne plus faire travailler du personnel dans des voies en services



Planifier les interventions plus longtemps à l'avance

→ Grouper les interventions pour diminuer l'impact sur les opérateurs ferroviaires



Permettre une meilleure répartition des chantiers sur les parcours des trains

→ Minimaliser le nombre d'interventions sur 1 ligne



Garantir une meilleure qualité de l'infrastructure

→ Les évolutions technologiques facilitent la massification (ETCS, Smarter-M)



Informier plus efficacement les entreprises ferroviaires et leurs clients

→ Simplifier l'organisation d'alternatives



Allouer les ressources de façon optimale conformément aux décisions budgétaires du Gouvernement

Grâce à une bonne coordination, Infrabel peut regrouper les travaux d'infrastructure ferroviaire et réduire au minimum l'impact de ces travaux.

7

Massification des travaux: principes de base*

NATURE DES TRAVAUX	PRINCIPE UTILISÉ	PLAGE TRAVAUX
I. Travaux d'entretien sur les lignes de grande et moyenne fréquentation	Service à voie unique (fenêtre de 6 heures nettes hors heures de pointe)	1x par mois en semaine
II. Travaux d'entretien sur les lignes à faible fréquentation	Coupure totale de ligne (fenêtre de 6 heures nettes hors heures de pointe)	1 x par mois en semaine
III. Travaux de renouvellement et maintenance lourde sur l'ensemble des lignes du réseau	Service à voie unique ou coupure totale de lignes (fenêtre de 7 heures nettes)	Travaux réalisés de nuit
IV. Grands travaux de renouvellement sur l'ensemble des lignes du réseau	Coupure totale de ligne	Week-ends / congés scolaires

8

* tableau présenté en réunion du Comité de pilotage

Élaboration du plan de transport décembre 2017 – structure de concertation

Mise en place d'un comité de pilotage (COPIL) :

Membres de direction et chefs de service Infrabel et SNCB



Structure identique à celle mise en place pour le précédent plan de transport (décembre 2014)

BUT

Préparation, élaboration et mise en place du nouveau plan de transport tenant compte des contraintes budgétaire connues

Concertation permanente sur notamment :

- 1 Limitations de vitesse possibles en conséquence d'un report d'investissements de renouvellement
- 2 Réalisation de projets SNCB prévus dans le timing annoncé



Depuis le 30/06/2015, le COPIL se réunit régulièrement* pour s'assurer de la bonne exécution du plan de transport en tenant compte des travaux planifiés.



diverses réunions d'information avec Eurostar, Thalys et les entreprises de fret

9

*14 réunions depuis le 30/06/2015

Élaboration du plan de transport décembre 2017 – structure de concertation



Possibles limitations de vitesse temporaires (ART) en raison d'un report d'investissements de renouvellement



Projets SNCB pour élargissement de l'offre

Première analyse

53 ART dont plusieurs sur des grandes lignes

61 projets SNCB à l'étude



Après affinage et maximalisation des efforts Infrabel



Après affinage et maximalisation des efforts Infrabel

Résultat final :

8 ART avec impact sur le plan de transport exclusivement sur des lignes moins fréquentées avec impact moyen de 2 à 3 min/trajet

69% OK
23% OK sous conditions
8% encore à préciser

10

CONCLUSION

Infrabel place le **client au centre**, en tenant compte du cadre budgétaire strict décidé par le Gouvernement



Questions