



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

12-01-2021

Après-midi

Dinsdag

12-01-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les circonstances d'accueil des passagers à Brussels Airport lors des retours le 3 janvier 2021 et questions jointes de 1

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les longues files d'attente aux contrôles covid à l'aéroport national" (55012101C) 1

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chaos à l'aéroport de Zaventem" (55012105C) 1

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohue à Brussels Airport" (55012135C) 1

- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le non-respect des règles sanitaires à l'aéroport de Bruxelles-National" (55012200C) 1

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect des mesures sanitaires à l'aéroport de Bruxelles-National lors de grandes affluences" (55012328C) 1

Orateurs: **Frank Troosters, Wouter Raskin, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 7

- Frank Troosters à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Le stationnement payant dans les parkings de la SNCB" (55009321C) 7

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings de gares rendus payants" (55012263C) 7

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings payants de la SNCB" (55012403C) 7

Orateurs: **Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux dans la gare de Lokeren" (55010891C) 9

Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

INHOUD

Actualiteitsdebat over de omstandigheden waarin terugkerende passagiers in Brussels Airport werden opgevangen op 3 januari 2021 en toegevoegde vragen van 1

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lange wachtrijen bij de covidcontrole op de nationale luchthaven" (55012101C) 1

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De chaos in de luchthaven van Zaventem" (55012105C) 1

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mensenmassa op Brussels Airport" (55012135C) 1

- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De niet-naleving van de gezondheidsregels op Brussels Airport" (55012200C) 1

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de gezondheidsregels op Brussels Airport bij grote drukte" (55012328C) 1

Sprekers: **Frank Troosters, Wouter Raskin, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 7

- Frank Troosters aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "Betaland parkeren in de NMBS-parkings" (55009321C) 7

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van stationsparkings" (55012263C) 7

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Betaland parkeren op de NMBS-parkings" (55012403C) 7

Sprekers: **Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Lokeren" (55010891C) 9

Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application MoveSafe de la SNCB" (55010893C)	10	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De MoveSafe-app van de NMBS" (55010893C)	10
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'app MoveSafe de la SNCB" (55012397C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	10	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De MoveSafe-app van de NMBS" (55012397C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	10
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre cadencée de la SNCB" (55010933C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gecadenceerde aanbod van de NMBS" (55010933C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fusion future d'Eurostar et de Thalys" (55010955C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige fusie van Eurostar en Thalys" (55010955C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du SPF Mobilité sur les freins à l'usage des transports publics" (55011063C) <i>Orateurs: Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	13	Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van de FOD Mobiliteit naar de bezwaren tegen het openbaar vervoer" (55011063C) <i>Sprekers: Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	13
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le harcèlement sexuel désigné comme obstacle à l'usage des trains par l'étude du SPF Mobilité" (55011064C)	15	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Seksuele intimidatie als obstakel voor het gebruik van de trein volgens de FOD Mobiliteit" (55011064C)	15
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le harcèlement à bord des trains" (55011116C)	15	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ongewenst gedrag op de trein" (55011116C)	15
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les enquêtes sur la mobilité" (55011183C)	15	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De enquêtes over mobiliteit" (55011183C)	15
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB pour lutter contre le harcèlement dans les trains" (55012319C) <i>Orateurs: Laurence Zanchetta, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	15	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen van de NMBS om grensoverschrijdend gedrag op de trein tegen te gaan" (55012319C) <i>Sprekers: Laurence Zanchetta, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	15
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion conclu avec la SNCB et la carte	19	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe beheerscontract met de NMBS en de Europese	19

européenne d'invalidité" (55011182C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		handicapkaart" (55011182C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La commande de nouveau matériel roulant par la SNCB" (55011184C)	20	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestelling van nieuw rollend materieel door de NMBS" (55011184C)	20
- Jasper Pillen à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle commande de voitures M7 chez Bombardier" (55011959C)	20	- Jasper Pillen aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe bestelling van M7-rijtuigen bij Bombardier" (55011959C)	20
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La commande supplémentaire de rames M7" (55012359C)	20	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra bestelling van M7-treinstellen" (55012359C)	20
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La commande de nouveau matériel roulant par la SNCB" (55012395C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Jasper Pillen, Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestelling van nieuw rollend materieel door de NMBS" (55012395C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Jasper Pillen, Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cabinet du ministre de la Mobilité" (55011256C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het kabinet van de minister van Mobiliteit" (55011256C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réintroduction du train postal" (55011261C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herinstructie van de posttrein" (55011261C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des cyclistes" (55011262C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de fietsers" (55011262C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55011265C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55011265C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses non essentielles chez skeyes" (55011266C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Niet-essentiële uitgaven bij skeyes" (55011266C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vaccin contre le coronavirus pour le personnel de la SNCB, d'Infrabel et de skeyes" (55011269C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het coronavaccin voor het NMBS-, Infrabel- en skeyespersoneel" (55011269C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les hausses tarifaires à la SNCB" (55011278C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefverhogingen bij de NMBS" (55011278C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des gares de Huy et de Waremme pour les personnes à mobilité réduite" (55011379C) <i>Orateurs:</i> Hervé Rigot, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	28	Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de stations Hoei en Borgworm voor personen met beperkte mobiliteit" (55011379C) <i>Sprekers:</i> Hervé Rigot, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	28
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'assistance pour les PMR à la gare d'Anderlecht" (55011485C)	30	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in het station Anderlecht" (55011485C)	30
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la nouvelle gare d'Anderlecht pour les personnes en chaise roulante" (55011725C) <i>Orateurs:</i> Josy Arens, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	30	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het nieuwe station Anderlecht voor rolstoelgebruikers" (55011725C) <i>Sprekers:</i> Josy Arens, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan SmartMove de la Région bruxelloise et la taxe kilométrique" (55011486C) <i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plan SmartMove van het Brussels Gewest en de kilometerheffing" (55011486C) <i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La promotion et le soutien des circuits courts dans les gares" (55011497C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bevorderen en ondersteunen van de korte keten via afhaalpunten in stations" (55011497C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution du nombre de voyageurs dans le Limbourg" (55011511C) <i>Orateurs:</i> Gaby Colebunders, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dalende reizigers aantallen in Limburg" (55011511C) <i>Sprekers:</i> Gaby Colebunders, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation des locomotives des séries 18 et 19" (55011538C)	36	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van locomotieven van reeks 18 en 19" (55011538C)	36

<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de confort des rames Desiro" (55011539C)	37	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan comfort in de Desiro-treinstellen" (55011539C)	37
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déclassement de matériel de la SNCB" (55011540C)	38	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De buitendienststelling van NMBS-materieel" (55011540C)	38
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La déclaration d'intention pour un réseau européen de trains de nuit" (55011543C)	39	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De intentieverklaring voor een Europees nachttreinnet" (55011543C)	39
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55011829C)	39	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachttreinen" (55011829C)	39
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retour du train de nuit" (55012228C)	39	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De revival van de nachttrein" (55012228C)	39
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55012383C)	39	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55012383C)	39
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55012401C)	39	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55012401C)	39
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Nicolas Parent, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Nicolas Parent, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

**COMMISSION DE LA MOBILITÉ,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES**

du

MARDI 12 JANVIER 2021

Après-midi

**COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN**

van

DINSDAG 12 JANUARI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 par M. Tomas Roggeman, président.

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

01 Débat d'actualité sur les circonstances d'accueil des passagers à Brussels Airport lors des retours le 3 janvier 2021 et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les longues files d'attente aux contrôles covid à l'aéroport national" (55012101C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chaos à l'aéroport de Zaventem" (55012105C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohue à Brussels Airport" (55012135C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le non-respect des règles sanitaires à l'aéroport de Bruxelles-National" (55012200C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect des mesures sanitaires à l'aéroport de Bruxelles-National lors de grandes affluences" (55012328C)

01.01 Frank Troosters (VB): Le dimanche 4 janvier 2021, les voyageurs qui sont rentrés de voyage en avion et ont atterri à l'aéroport de Zaventem ont dû faire la queue aux postes de contrôle, de telle sorte que la règle de distanciation n'a pas pu être respectée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer Tomas Roggeman.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

01 Actualiteitsdebat over de omstandigheden waarin terugkerende passagiers in Brussels Airport werden opgevangen op 3 januari 2021 en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lange wachtrijen bij de covidcontrole op de nationale luchthaven" (55012101C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De chaos in de luchthaven van Zaventem" (55012105C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mensenmassa op Brussels Airport" (55012135C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De niet-naleving van de gezondheidsregels op Brussels Airport" (55012200C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de gezondheidsregels op Brussels Airport bij grote drukte" (55012328C)

01.01 Frank Troosters (VB): Op zondag 4 januari 2021 moesten reizigers die met het vliegtuig terugkeerden via de luchthaven van Zaventem, lange tijd aanschuiven aan de controleposten, waardoor de afstandsregel niet kon worden gerespecteerd.

À quoi étaient dues ces longues files d'attente? Comment le ministre entend-il éviter que de telles situations se reproduisent à l'avenir?

Vanwaar die lange wachtrijen? Hoe wil de minister zoiets voortaan vermijden?

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Le 3 janvier 2021, des milliers de vacanciers sont rentrés au pays. À Zaventem, la police fédérale a contrôlé que chacun d'entre eux avait correctement rempli son Formulaire de Localisation du Passager (FLP), ce qui n'a pas manqué de provoquer de longues files, du désordre et des infractions aux règles corona. Ce retour en masse était pourtant prévisible.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Op 3 januari van dit jaar keerden duizenden mensen terug uit vakantie via de luchthaven van Zaventem. De federale politie controleerde bij allen of hun Passagier Lokalisatie Formulier (PLF) correct was ingevuld, wat leidde tot lang aanschuiven, chaos en inbreuken op de coronavoorschriften. Die massale terugkeer was nochtans te verwachten.

Pourquoi ne pas l'avoir anticipé? Comment a-t-on pu tolérer un tel rassemblement de voyageurs dans un seul espace clos? Quels étaient les plans de vol ce jour-là et quelles modifications leur ont été apportées concrètement? Combien de temps cette situation s'est-elle prolongée? Quelles dispositions le ministre prendra-t-il pour éviter un tel scénario à l'avenir?

Waarom heeft men daarop niet geanticipeerd? Hoe konden die reizigers zo massaal samenkomen in één ruimte? Wat waren de vluchtschema's van die dag en de effectieve wijzigingen daarvan? Hoe lang heeft die situatie geduurd? Hoe zal de minister dit in de toekomst vermijden?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le personnel se demande pourquoi la Brussels Airport Company n'est pas capable d'organiser correctement ces choses. Il se plaint également du manque de moyens pour pouvoir faire son travail correctement. Le dimanche en question, les stewards étaient en chômage économique, alors qu'une partie d'entre eux aurait pu assister les passagers.

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het personeel vraagt zich af waarom Brussels Airport Company dergelijke zaken niet goed organiseert. Bovendien klaagt men over een gebrek aan middelen om de job goed te kunnen doen. De stewards waren die beruchte zondag economisch werkloos, terwijl een deel van hen de passagiers had kunnen bijstaan.

Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné précisément? Combien de membres du personnel de la Brussels Airport Company travaillaient le 3 janvier? Combien d'entre eux exerçaient une fonction de sécurité? Combien de membres du personnel étaient en chômage économique ce jour-là? Combien de voyageurs l'aéroport a-t-il accueillis ce jour-là? Combien d'entre eux ont-ils passé un test de dépistage du coronavirus? Comment se déroule la collaboration avec la police? Qui assure la coordination?

Wat is er allemaal precies fout gegaan? Hoeveel personeelsleden van Brussels Airport Company waren op 3 januari aan de slag? Hoeveel van hen hadden een veiligheidsfunctie? Hoeveel personeelsleden waren die dag economisch werkloos? Hoeveel reizigers hebben die dag de luchthaven bezocht? Hoeveel van hen hebben zich daar laten testen op corona? Hoe verloopt de samenwerking met de politie? Wie staat in voor de coördinatie?

01.04 Sophie Rohonyi (DéFI): Le 3 janvier, à Bruxelles-National, se sont formées de longues files de voyageurs de retour de congé. Ils devaient se soumettre au contrôle de leur *passenger form* par la police. Dans le terminal, il devait y avoir assez d'espace pour assurer les distances de sécurité mais elles n'étaient pas observées et des voyageurs ne portaient pas le masque.

01.04 Sophie Rohonyi (DéFI): Op 3 januari ontstonden er op Brussels Airport lange rijen van reizigers die uit vakantie terugkeerden. Hun Passagier Lokalisatie Formulier werd door de politie gecontroleerd. In de terminal moest er voldoende ruimte zijn opdat iedereen zich aan de veiligheidsafstand zou kunnen houden, maar die werd niet in acht genomen en sommige reizigers droegen geen mondkap.

Le médiateur fédéral de l'aéroport a estimé qu'il est du devoir du régulateur de faire respecter les mesures sanitaires sur place.

De Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven was van oordeel dat het de taak van de regulator is om de gezondheidsmaatregelen ter plaatse af te dwingen.

En commission de l'Infrastructure, le 2 décembre, vous avez garanti la mise en place d'un plan d'action pour ne plus revivre les incidents de novembre. Et pourtant, le 3 janvier, nous avons assisté à un chaos jetant le discrédit sur les autorités de l'aéroport. Ces images ont circulé sur les réseaux sociaux, énervant nos concitoyens.

Avez-vous contacté le régulateur de l'aéroport pour veiller au respect des mesures sanitaires? A-t-on pris des mesures en concertation avec la ministre de l'Intérieur et celle chargée des Entreprises publiques pour ne pas connaître une telle situation au congé de Carnaval?

01.05 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Comme mes collègues, j'ai vu à la télévision la foule qui s'agglutinait à l'aéroport ce jour-là malgré les instructions que j'avais données antérieurement au CEO de Brussels Airport Company. Il s'agit d'un incident déplorable. J'ai donc chargé mon cabinet de demander des explications à la société privée en question.

(*En français*) Quoique je n'aie aucun pouvoir de tutelle sur BAC, je lui ai régulièrement rappelé, ces derniers mois, ses obligations, et je l'ai encore fait à la veille des congés de Noël.

Chacun doit prendre ses responsabilités.

(*En néerlandais*) Je n'ai pas attendu cet incident pour agir. Après le congé de Toussaint, lors de plusieurs contacts, j'ai insisté auprès de Brussels Airport Company sur l'importance de la gestion des flux de passagers. Il appartient à l'entreprise de veiller, avec l'assistance de la police fédérale, au respect des protocoles sanitaires sectoriels.

(*En français*) En concertation avec les ministres de l'Intérieur et de la Santé publique, j'ai contacté le CEO de BAC, M. Feist, pour évaluer l'incident avec lui. Une réunion a eu lieu le 5 janvier avec M. Feist et des représentants du SPF Santé publique, de la police fédérale et du Centre de crise. J'ai signifié au responsable de BAC mon insatisfaction quant aux événements.

(*En néerlandais*) Il est ressorti de ces contacts que l'incident survenu le dimanche 3 janvier aux alentours de 17 h 30 a été causé par un défaut de

Tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit op 2 december hebt u verzekerd dat er een actieplan zou komen om een herhaling van de incidenten van november te voorkomen. En toch waren we op 3 januari getuige van een chaos die de luchthavenautoriteiten in diskrediet bracht. Die beelden hebben op de sociale netwerken de ronde gedaan en hebben de ergernis van onze medeburgers opgewekt.

Hebt u contact opgenomen met de luchthavenregulator om ervoor te zorgen dat de gezondheidsmaatregelen nageleefd worden? Werden er in overleg met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Overheidsbedrijven maatregelen genomen om een herhaling tijdens de krokusvakantie te voorkomen?

01.05 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ook ik heb die dag op televisie de menigte op de luchthaven gezien, ondanks mijn eerdere instructies aan de CEO van Brussels Airport Company. Ik betreur het incident ten zeerste. Ik heb mijn kabinet dan ook opgedragen uitleg aan het betrokken privébedrijf te vragen.

(*Frans*) Hoewel ik geen toezichhoudende bevoegdheid heb met betrekking tot BAC, heb ik het bedrijf de voorbije maanden geregeld op zijn verplichtingen gewezen en ik heb dat ook nog aan de vooravond van de kerstvakantie gedaan.

Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid opnemen.

(*Nederlands*) Ik heb niet op dit incident gewacht om actie te ondernemen. In meerdere contacten na de herfstvakantie heb ik Brussels Airport Company erop gewezen hoe belangrijk het beheer van passagierstromen is. Het komt het bedrijf toe om met hulp van de federale politie de sectorale gezondheidsprotocollen te doen naleven.

(*Frans*) In overleg met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Volksgezondheid heb ik contact opgenomen met de CEO van BAC, de heer Feist, om het incident samen met hem te beoordelen. Op 5 januari werd er een vergadering gehouden met de heer Feist en vertegenwoordigers van de FOD Volksgezondheid, de federale politie en het Crisiscentrum. Daarbij heb ik de verantwoordelijke van BAC mijn ongenoegen over de gebeurtenissen te kennen gegeven.

(*Nederlands*) Uit deze contacten is gebleken dat het incident van zondag 3 januari rond 17.30 uur werd veroorzaakt door een gebrek aan communicatie

communication entre les stewards de BAC et la police qui procédait au contrôle du FLP. La forte affluence était due principalement à la convergence inattendue de plusieurs vols à l'arrivée. Certains vols avaient en effet du retard. Il est apparu à la suite de l'arrivée massive de passagers de deux vols que l'appareil de contrôle aurait dû être ouvert plus rapidement. Un retard de dix minutes encouru lors de l'ouverture de l'appareil a créé des répercussions durant environ une demi-heure. L'incident qui était la conséquence d'une erreur humaine a dès lors eu une durée limitée.

De manière générale, la coopération entre l'aéroport et la police en vue de garantir le respect des règles liées au coronavirus est efficace. La DGTA, BAC et la police fédérale entretiennent des contacts les uns avec les autres et des accords opérationnels sont conclus afin de garantir une coordination adéquate des contrôles de la police fédérale et des mesures prises par BAC.

Afin d'éviter que de tels incidents se reproduisent à l'avenir, davantage de stewards vont être postés aux files d'attente à partir du week-end des 9 et 10 janvier, et ce en vue d'une amélioration de la gestion du flux de passagers et de la communication avec la police sur place. L'objectif est de pouvoir, grâce à une communication efficace, réagir immédiatement et ouvrir plus rapidement le système de contrôle. Afin d'harmoniser le contrôle, il est fait appel à une unité de randomisation chargée de sélectionner les passagers à contrôler.

(En français) Le dispositif de sélection aléatoire des contrôles a fait ses preuves pour gérer les flux de personnes dans l'aéroport les semaines suivantes les attentats terroristes.

La crise sanitaire exceptionnelle requiert des efforts de nombreux secteurs mais surtout de chacun d'entre nous. Les voyages internationaux étaient fortement déconseillés par le Comité de concertation. Pour vaincre ce virus, nous devons respecter les recommandations et les protocoles sectoriels.

01.06 Frank Troosters (VB): Les mesures adoptées aujourd'hui auraient dû, bien sûr, l'être plus tôt. Il est trop facile de refuser d'endosser la responsabilité et d'accuser la BAC. Les avions volent selon les schémas prévus. Je trouve regrettable que cela ait pu avoir lieu, connaissant surtout la situation des coiffeurs, de l'horeca et des travailleurs des soins de santé. Il n'était plus

tussen de stewards van BAC en de politie die de controle op het PLF uitvoerde. De drukte kwam voornamelijk door het onverwacht samenvallen van een aantal aankomende vluchten. Een aantal vluchten had immers vertraging. Door de massieve aankomst van passagiers voor twee vluchten bleek dat het controleapparaat sneller had moeten worden geopend. Een vertraging van 10 minuten bij de opening van het apparaat creëerde repercussies gedurende ongeveer 30 minuten. Het incident als gevolg van een menselijke fout was dan ook beperkt in de tijd.

In het algemeen is er een goede samenwerking tussen de luchthaven en de politie om de naleving van de covidregels te waarborgen. Het DGLV, BAC en Fedpol staan met elkaar in contact en er worden operationele afspraken gemaakt om een goede afstemming van de controles van de federale politie en de maatregelen van BAC te garanderen.

Om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen zullen vanaf het weekend van 9 en 10 januari meer stewards worden ingezet bij de wachtrijen, met het oog op een beter beheer van de passagiersstroom en een betere communicatie met de politie ter plaatse. Het doel is om via goede communicatie onmiddellijk te kunnen reageren en het controlesysteem sneller te kunnen openen. Om de controle te stroomlijnen wordt een randomizer ingezet om de te controleren passagiers te selecteren.

(Frans) De randomizer die gebruikt wordt om willekeurige reizigers voor een controle te selecteren werd ook ingezet in de weken na de terreuraanslagen en bleek toen goed te werken om de passagiersstromen in de luchthaven te stroomlijnen.

Deze uitzonderlijke gezondheidscrisis vereist inspanningen van tal van sectoren, maar vooral van elk van ons. Internationale reizen werden sterk afgeraden door het Overlegcomité. Om het virus te verslaan moeten we de aanbevelingen ter harte nemen en de sectorale protocollen volgen.

01.06 Frank Troosters (VB): De maatregelen die nu worden uitgewerkt, hadden er natuurlijk al vroeger moeten komen. Het is te makkelijk om de paraplu open te trekken en naar BAC te wijzen. Vliegtuigen vliegen volgens vooropgestelde schema's. Ik vind het betreurenswaardig dat dit zich heeft kunnen voordoen, zeker met het oog op de situatie van de kappers, de horeca en de mensen in

question ici en tout cas d'une équipe de 11 millions de Belges. Je ne peux qu'espérer que de telles situations ne se produiront plus dans les semaines à venir.

01.07 Wouter Raskin (N-VA): Lorsqu'il blâme les vacanciers et qu'il juge leur comportement honteux, le ministre n'assume pas ses responsabilités. Il dit qu'il n'a aucun pouvoir de tutelle sur BAC et qu'il n'avait dès lors pas prise sur les événements. Toutefois, rien n'est moins vrai. Les retours de vacances ne sont pas imprévisibles. Tout aurait pu être organisé dans les temps.

Le ministre peut-il nous confirmer que le problème n'a réellement duré que 30 minutes? Pourrions-nous recevoir les schémas de vol et les modifications? Comment dois-je me représenter concrètement cette arrivée simultanée de vols?

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Même si Brussels Airport est une entreprise privée, l'État en détient encore 25 % + 1 action. Les informations qui me remontent du terrain ne vont pas dans le même sens que celles du ministre. La sécurité souffre d'un manque d'investissements et, faute de coordination, la maintenance du matériel est lacunaire. Le sous-effectif dans les services de police est permanent et les 100 recrutements supplémentaires promis par l'ancien ministre De Crem ne sont toujours pas arrivés.

Il est de la responsabilité du ministre de garantir la sécurité. Nous demandons d'urgence une coordination entre les entreprises et les organisations syndicales à l'aéroport, au risque d'assister à un scénario identique lors des vacances de Pâques.

01.09 Sophie Rohonyi (DéFI): Cet incident est grave, vu les files de plus de quatre heures pour le contrôle du PLF et pour le centre de tests de l'aéroport. Je vous remercie d'avoir convoqué M. Feist pour obtenir des explications.

Il est fondamental de faire respecter tous les arrêtés ministériels pris pour lutter contre le covid-19, d'autant que le variant britannique du virus est plus contagieux et que les personnes concernées revenaient de zone rouge. Imposer leur respect est une obligation du directeur de tout espace ouvert au public.

Je vous remercie d'avoir adapté le plan d'action annoncé le 2 décembre dernier. Il ne suffit pas de déployer des stewards supplémentaires, il faut aussi garantir une collaboration et une

de zorg. Hier was alleszins geen sprake van een team van 11 miljoen Belgen. Ik kan alleen maar hopen dat dergelijke toestanden zich in de komende weken niet meer zullen voordoen.

01.07 Wouter Raskin (N-VA): Door middel van *blaming* en *shaming* van de vakantiegangers wil de minister zijn verantwoordelijkheid ontlopen. Hij zegt dat hij geen gezag heeft over BAC en hier dus niets aan kon doen, maar dat is niet waar. Die vakantieterugtocht was er niet plots. Alles was tijdig te organiseren.

Kunnen wij een bevestiging krijgen dat het probleem werkelijk maar 30 minuten geduurd heeft? Kunnen wij de vluchtschema's ontvangen, inclusief de wijzigingen? Wat moet ik mij concreet voorstellen bij 'samenvallende vluchten'?

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Brussels Airport is dan wel een privébedrijf, de overheid heeft nog steeds 25 % + 1 aandeel in handen. Op de werkvloer hoor ik wel wat anders dan wat de minister zegt. Er wordt veel te weinig geïnvesteerd in veiligheid en door een gebrek aan coördinatie wordt het materiaal niet grondig onderhouden. Er is een permanente onderbemanning bij de politiediensten en de 100 extra personeelsleden, die voormalig minister De Crem beloofde, zijn er nog steeds niet.

Het is de verantwoordelijkheid van de minister om de veiligheid te garanderen. Wij vragen dat er dringend een coördinatie komt tussen de bedrijven en de vakbonden op de luchthaven of het is opnieuw prijs in de paasvakantie.

01.09 Sophie Rohonyi (DéFI): Dat is een ernstig incident, gezien de files van meer dan vier uur voor de controle van het PLF en voor het testcentrum op de luchthaven. Ik dank u dat u de heer Feist om een verklaring hebt gevraagd.

Het is van essentieel belang dat alle ministeriële besluiten, die werden genomen ter bestrijding van het coronavirus, nageleefd worden, temeer daar de Britse variant van het virus besmettelijker is en de betrokken reizigers terugkwamen uit een rode zone. Het is de plicht van de directeur van gelijk welke voor het publiek toegankelijke ruimte om de naleving van de maatregelen af te dwingen.

Ik dank u voor de aanpassing van het op 2 december aangekondigde actieplan. Het volstaat niet om extra stewards in te schakelen. Er moet ook gezorgd worden voor een optimale samenwerking

communication optimales entre ceux-ci et la police. Ce sera chose faite dès le week-end prochain, mais je regrette qu'il faille de tels incidents pour réagir.

Vous ne m'avez pas dit si le régulateur avait été rappelé à l'ordre et si des sanctions suivraient.

Le **président**: Le ministre fournira-t-il à la commission les documents et les horaires de vol demandés?

01.10 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Une question écrite peut être déposée à ce sujet.

01.11 Wouter Raskin (N-VA): Il me semble malgré tout opportun de s'interroger sur les horaires de vol au cours de ce débat d'actualité. Si nous devons d'abord déposer une question écrite à ce sujet, il faudra attendre encore des semaines avant d'obtenir une réponse. C'est une façon pour le ministre de se protéger.

01.12 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai absolument rien à cacher. La procédure prévoit la possibilité de déposer une question écrite à ce sujet. Le cas échéant, j'y répondrai très rapidement.

01.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Alors que le ministre a eu le temps de préparer ses réponses, celles qu'il fournit aujourd'hui sont à côté de la plaque. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question portant sur l'effectif. Devrons-nous de nouveau déposer une question écrite sur des éléments ayant déjà fait l'objet de questions orales?

01.14 Frank Troosters (VB): Le ministre ne répond pas aux questions déposées, mais suggère de les reposer par écrit. Moi non plus, je ne peux pas souscrire à cette méthode de travail.

01.15 Sophie Rohonyi (DéFI): Je me joins aux remarques de mes collègues: à partir du moment où des questions précises sont déposées par voie de questions orales, leurs réponses doivent être apportées dans le cadre de la commission. D'autant que le délai de réponse à nos questions écrites est de six semaines.

01.16 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La question de M. Raskin, "Quels sont les vols qui sont arrivés?", est typiquement le sujet d'une question écrite. Je n'ai pas l'information ici. J'apporterai les compléments de réponse que vous souhaitez. Il vous suffira de les introduire par voie de question

en communicatie tussen die stewards en de politie. Dat zal vanaf volgend weekend het geval zijn, maar ik betreur dat er dergelijke incidenten nodig waren alvorens er gereageerd werd.

U hebt niet gezegd of de regulator tot de orde werd geroepen en of er sancties zullen volgen.

De **voorzitter**: Zal de minister de gevraagde documentatie en de vluchtschema's aan de commissie bezorgen?

01.10 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Daarover kan een schriftelijke vraag worden ingediend.

01.11 Wouter Raskin (N-VA): Het lijkt me toch wel gepast om in dit actuadebat naar de vluchtschema's te vragen. Als we eerst een schriftelijke vraag daarover moeten indienen, gaan er weer weken over vooraleer we antwoord krijgen. Zo probeert de minister zijn paraplu open te trekken.

01.12 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik heb helemaal niets te verbergen. De procedure is dat er een schriftelijke vraag hierover kan worden ingediend. Ik zal ze zeer snel beantwoorden.

01.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister kon zijn antwoorden tijdig voorbereiden, maar toch antwoordt hij hier vandaag naast de kwestie. Zo heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag over de personeelsbezetting. Moeten wij nu opnieuw schriftelijke vragen indienen over zaken die we hier al mondeling hebben gevraagd?

01.14 Frank Troosters (VB): Ingediende vragen worden niet beantwoord, terwijl de minister voorstelt om de vragen opnieuw schriftelijk in te dienen. Dat is een werkwijze waarmee ook ik niet akkoord kan gaan.

01.15 Sophie Rohonyi (DéFI): Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mijn collega's: wanneer er specifieke vragen worden ingediend in de vorm van mondelinge vragen, dan moeten die in de commissievergadering worden beantwoord. Bovendien kan het tot zes weken duren alvorens we een antwoord krijgen op onze schriftelijke vragen.

01.16 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De heer Raskin vroeg welke vluchten er aangekomen zijn, maar dat is een typisch onderwerp voor een schriftelijke vraag. Ik heb die informatie immers hier niet bij me. Ik zal u de gevraagde aanvullingen op mijn antwoord bezorgen als u daartoe een

écrite.

schriftelijke vraag indient.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Frank Troosters à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Le stationnement payant dans les parkings de la SNCB" (55009321C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings de gares rendus payants" (55012263C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings payants de la SNCB" (55012403C)

02 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "Betaland parkeren in de NMBS-parkings" (55009321C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van stationsparkings" (55012263C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Betaland parkeren op de NMBS-parkings" (55012403C)

02.01 Frank Troosters (VB): *La SNCB a rendu payante à partir du 5 octobre 2020 l'aire de stationnement de la gare de Noorderkempen.*

02.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS heeft de parking aan het station Noorderkempen betalend gemaakt vanaf 5 oktober 2020.*

Pourquoi la demande de l'administration communale de Brecht, qui souhaitait voir reporter le stationnement payant dans l'attente d'une poursuite des négociations, n'a-t-elle pas été prise au sérieux par la SNCB? Comment la SNCB compte-t-elle inciter plus de personnes à prendre le train si elle mène, par ailleurs, une telle politique? Le ministre prendra-t-il une initiative pour rectifier cette politique à l'égard des usagers du train?

Waarom werd de vraag van het gemeentebestuur uit Brecht voor uitstel van het betalend parkeren met het oog op verdere onderhandelingen niet ernstig genomen door de NMBS? Hoe wil de NMBS met een dergelijk beleid meer mensen naar de trein leiden? Zal de minister een initiatief nemen om dit beleid ten aanzien van de treinreizigers bij te sturen?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Pour ce qui est de faire payer le stationnement dans les gares, j'ai déjà plaidé antérieurement en faveur d'une politique sur mesure parce qu'une gare n'est pas l'autre. En outre, une bonne coopération avec les autorités locales est importante. Or, celle-ci laisse encore souvent à désirer.

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat het betalend maken van de parkings aan stations betreft, heb ik eerder al gepleit voor een beleid op maat omdat het ene station het andere niet is. Bovendien is een goede samenwerking met de lokale besturen belangrijk en die laat nog vaak te wensen over.

Quelle est la position du ministre au sujet de l'instauration de parkings payants à proximité des gares? La politique de tarification des parkings ne devrait-elle pas être davantage adaptée à la situation locale des gares? Existe-t-il des directives au sein de la SNCB quant à la coopération avec les autorités locales? Des accords ont-ils été conclus à ce sujet et sont-ils respectés? Comment le ministre entend-il inciter la SNCB à améliorer la coopération avec les autorités locales?

Hoe staat de minister tegenover het betalend maken van deze stationparkings? Moet het parkeertariefbeleid niet meer op maat van de lokale stations worden bepaald? Bestaan er duidelijke richtlijnen voor de samenwerking met lokale besturen binnen de NMBS? Zijn daar afspraken rond en worden die nagevolgd? Hoe wil de minister de NMBS aanzetten tot een betere samenwerking met de lokale besturen?

02.03 Marianne Verhaert (Open Vld): La gare de Noorderkempen est devenue payante le 5 octobre. J'avais justement l'intention de proposer de rendre le stationnement gratuit à cet endroit ou d'en diminuer les tarifs, étant donné que la pression automobile sur Anvers est déjà énorme et qu'un parking payant ne fera que l'aggraver.

02.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Het station Noorderkempen werd sinds 5 oktober betalend gemaakt. Ik was van plan voor te stellen om parkeren daar net gratis of goedkoper te maken, vermits er al een enorme verkeersdruk is op Antwerpen en een betalende parking die nog zal doen toenemen.

Que pense le ministre de l'instauration du parking

Wat vindt de minister van het betalend maken van

payant? Quel rôle la SNCB peut-elle jouer pour réduire autant que possible l'incidence du chantier Oosterweel? Quel rôle le parking de la gare de Noorderkempen peut-il jouer dans cette stratégie, en rendant par exemple les déplacements en train ou en bus et le covoiturage plus attrayants? Le ministre peut-il fournir un aperçu détaillé des discussions menées avec la SNCB et des plans que la société prévoit éventuellement pour résoudre les problèmes de parking autour de la gare de Noorderkempen? Pourquoi n'a-t-on pas encore trouvé de solution?

02.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB poursuit depuis dix ans la même stratégie en matière de stationnement. Le nombre de clients qui prennent le train aux endroits où le stationnement est payant n'a pas diminué et nous constatons même un glissement intermodal vers le vélo et d'autres moyens de transport doux. Si nous passons au stationnement payant, c'est surtout pour garantir une place aux voyageurs de la SNCB. Une grande partie des utilisateurs d'emplacements de stationnement gratuit habite d'ailleurs à moins de trois kilomètres de la gare et il est donc logique que la SNCB offre une place aux personnes venant de plus loin par le recours au stationnement payant. J'attends néanmoins de la SNCB qu'elle inscrive cette modification dans une politique plus large où l'accessibilité de la gare sera assurée pour les usagers faibles de la route, avec les abris à vélos nécessaires et j'attends d'elle qu'elle opère cette modification en concertation avec les autorités locales pour éviter les nuisances soudaines. C'est pour cette raison que la SNCB commence toujours par rédiger un plan de mobilité en concertation avec les autorités locales. La mise en place d'une zone bleue sur les routes limitrophes de la gare en est un exemple.

J'ai rendez-vous avec la SNCB pour discuter des défis de la gestion des gares.

Pour ce qui est de la gare de Brecht, la SNCB m'informe qu'il y a eu régulièrement des contacts avec la commune en question et les communes avoisinantes à propos du parking de la gare de Noorderkempen. Depuis le réaménagement du parking en 2014, la pression du stationnement y est insoutenable, avec 50 % de clients issus de la commune de Brecht elle-même. Plus de 1 100 voyageurs se rendaient à la gare en voiture, tandis que d'autres la rejoignaient toutefois à pied, en bus ou à vélo. Un contrôle de l'accès au parking a été instauré afin de lutter contre la saturation et de pouvoir continuer à garantir un emplacement de stationnement aux voyageurs ferroviaires. Depuis le

die parking? Welke rol kan de NMBS spelen om de impact van de Oosterweelwerken zo gering mogelijk te houden? Welke rol kan de parking Noorderkempen daarin spelen door bijvoorbeeld treinvervoer, busvervoer en carpoolen aantrekkelijker te maken? Kan de minister een gedetailleerd overzicht geven van de gesprekken met en mogelijke plannen van de NMBS om de parkeerproblematiek rond het station Noorderkempen op te lossen? Waarom is er nog geen oplossing uit de bus gekomen?

02.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS houdt al tien jaar dezelfde parkeerstrategie aan. Het aantal klanten dat de trein neemt waar de parkeerplaatsen betalend zijn, is niet afgenomen en er is zelfs een intermodale verschuiving naar de fiets en andere zachte vervoerswijzen. Men schakelt vooral over op betalend parkeren om een plaats te garanderen voor NMBS-reizigers. Een groot deel van de gebruikers van de gratis parkeerplaatsen woont overigens op minder dan 3 kilometer van een station en dus is het logisch dat de NMBS via het betalend parkeren een plaats wil bieden aan mensen die van verder komen. Wel verwacht ik van de NMBS dat dit past in een breder beleid waarbij de bereikbaarheid van het station voor de zwakke weggebruiker is verzekerd, met de nodige fietsenstallingen en in afstemming met de lokale besturen om plotse overlast te vermijden. De NMBS stelt daarom altijd eerst een gezamenlijk mobiliteitsplan op in overleg met de lokale autoriteiten. De implementatie van een blauwe zone in de aangrenzende wegen van het station is daarvan een voorbeeld.

Ik heb een afspraak met de NMBS voor een gesprek over de uitdagingen van het stationmanagement.

Inzake het station van Brecht laat de NMBS me weten dat er geregeld contact is geweest met de gemeente Brecht en de omliggende gemeenten over de stationsparking van Noorderkempen. Sinds de heraanleg in 2014 kampt die parking met een onhoudbare parkeerdruk, met 50 % van de klanten afkomstig uit Brecht zelf. Meer dan 1.100 klanten kwamen met de auto, terwijl een aantal toch te voet, met de bus of de fiets kon komen. Om de verzadiging tegen te gaan en treinreizigers een gegarandeerde parkeerplaats te kunnen blijven bieden, kreeg de parking een toegangscontrole, met sinds 5 oktober in totaal 617 betalende plaatsen. Volgens de NMBS is het nog te vroeg

5 octobre 2020, 617 emplacements payants sont disponibles. La SNCB estime qu'une évaluation est prématurée à ce stade.

La SNCB est associée à la concertation relative aux chantiers routiers de l'Oosterweel et du Waasland et considère qu'il faut, dans ce cadre, encourager un maximum d'automobilistes à passer aux transports publics. Pour faciliter cette transition, l'offre a dès lors été augmentée sur plusieurs lignes ferroviaires.

voor een evaluatie.

De NMBS is betrokken bij het overleg over de wegenwerken aan het Oosterweeltraject en in het Waasland en oordeelt dat in dat raam daarvan zoveel mogelijk autobestuurders dienen aangemoedigd te worden om over te stappen op het openbaar vervoer. Daartoe is het aanbod op een aantal spoorlijnen verhoogd.

02.05 Frank Troosters (VB): On pourrait aussi bien réserver un emplacement gratuit par voyageur, en liant par exemple cette réservation à un titre de transport valable, sur la base d'un régime spécifique à chaque gare, voire à titre de règle générale. Le stationnement payant ne sera toutefois jamais un incitant à utiliser le train, certainement pas si l'on souhaite à l'avenir faire circuler davantage de trains et convaincre un plus grand nombre de personnes d'utiliser ce moyen de transport.

02.05 Frank Troosters (VB): Men kan toch ook een gratis plaats reserveren voor een reiziger door ze bijvoorbeeld te koppelen aan een geldig vervoersbewijs, via maatwerk per station of zelfs als algemene regel. Betalend parkeren zal echter geen stimulans zijn om de trein te gebruiken, zeker niet als men in de toekomst meer treinen wil inzetten en meer mensen op de trein wil krijgen.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est encore et toujours répondu de manière générale, sans différenciation, aux questions sur les problèmes de stationnement. Le stationnement payant peut être souhaitable dans un centre-ville vers lequel les voitures sont attirées en tant que nœud de communication. J'aurais toutefois souhaité, dans ce cas, une politique sur mesure. J'entends dire, s'agissant du cas spécifique de Brecht, que la moitié des conducteurs qui y stationnent viennent de la commune elle-même; il convient toutefois de préciser que Brecht est une commune relativement vaste. Ses habitants n'ont pas tous la possibilité de se rendre à la gare à pied ou à vélo.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik hoor nog steeds dergelijke algemene antwoorden, zonder te differentiëren, op vragen over de parkeerproblematiek. In een stadscentrum waar auto's naartoe worden getrokken als knooppunt, kan betalend parkeren wenselijk zijn. Maar in dit geval mis ik een beleid op maat. Als ik dan specifiek over Brecht hoor zeggen dat de helft van de parkeerders uit die gemeente zelf komt, moet men ook weten dat Brecht een vrij uitgestrekte gemeente is. Niet iedereen kan er zomaar te voet of met de fiets naar het station komen.

02.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Brecht est en effet une commune rurale étendue. Il est par ailleurs important d'examiner le problème en concertation avec De Lijn et d'autres sociétés de transport pour inciter les automobilistes à laisser leur véhicule au garage. L'emplacement du parking à Brecht est optimal, mais je redoute les travaux de la liaison Oosterweel et la densité du trafic à Anvers qui en découlera.

02.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Brecht is inderdaad een uitgestrekte landelijke gemeente. Voorts is het belangrijk om de problematiek te bekijken in overleg met De Lijn en andere vervoersmaatschappijen om de mensen uit hun auto's te krijgen. De ligging van de parking in Brecht is optimaal, maar ik houd mijn hart vast voor de werken aan de Oosterweelverbinding en de daaropvolgende verkeersdruk in Antwerpen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux dans la gare de Lokeren" (55010891C)

03 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Lokeren" (55010891C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): En dépit des promesses faites par le ministre précédent, M. Bellot, les travaux n'ont toujours pas commencé dans la gare de Lokeren alors qu'ils étaient

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ondanks de belofte van voormalig minister Bellot en de hoge prioriteit van de werken, is er niet veel actie te zien in het station van Lokeren.

considérés comme prioritaires.

Le ministre peut-il expliquer cette inaction? Quand les travaux, qui devraient être en cours depuis septembre 2020, débiteront-ils? Quel en sera le coût? Comment les nuisances seront-elles réduites au maximum pour les voyageurs? Des projets prioritaires ont-ils également été reportés dans d'autres gares?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Étant donné que les offres remises par les fournisseurs se sont toutes révélées être non conformes, il a été nécessaire de lancer un nouveau marché. Le nouveau calendrier prévoit la dépose des escaliers mécaniques et des ascenseurs entre décembre 2020 et mars 2021, après quoi les travaux de génie civil pourront commencer, suivis du placement des nouveaux escaliers roulants et ascenseurs. Ces interventions doivent être achevées pour le mois d'avril, et au plus tard pour les congés de la construction de 2021. Les travaux seront réalisés en respectant au maximum la sécurité des voyageurs. La zone de chantier sera balisée et une signalétique adéquate sera mise en place. La SNCB accorde la plus haute priorité à ces travaux dans la gare de Lokeren, dont le coût est estimé à 1,5 million d'euros hors TVA.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je me réjouis de la haute priorité accordée à ce projet, mais je n'ai pas vu de travaux démarrer en décembre. Espérons que cela aura lieu rapidement désormais. Si nous voulons augmenter le nombre d'usagers du train, il faut résoudre rapidement et efficacement de tels problèmes d'infrastructure.

03.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La réponse que je vous ai donnée avait été préparée par la SNCB pour la précédente réunion de commission. Entre-temps, je me suis moi-même rendu à la gare de Lokeren pour procéder à certaines vérifications. Nous devons clairement informer les voyageurs dès lors qu'un problème surgit, comme dans le cas présent des offres non valides.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application MoveSafe de la SNCB" (55010893C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'app MoveSafe de la SNCB" (55012397C)

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Avec

Kan de minister dit toelichten? Wanneer zullen de werken, die gepland stonden voor september 2020, starten? Wat is de kostprijs? Hoe zal de hinder voor de reizigers tot een minimum worden beperkt? Zijn er nog andere stations waar er prioritaire projecten zijn uitgesteld?

03.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De eerste offertes van de leveranciers bleken allemaal ongeldig, waardoor een nieuwe aanbesteding moest worden uitgeschreven. Dit is nu de nieuwe planning: uitbraak van roltrappen en liften van december 2020 tot en met maart 2021, daarna de bouwkundige werken en tot slot de plaatsing van de nieuwe roltrappen en liften in april en ten laatste voor het bouwverlof van 2021. De werken worden met de grootste aandacht voor de veiligheid van de reizigers uitgevoerd, met een afgesloten werfzone en aangepast signalisatie. De kostprijs wordt geraamd op 1,5 miljoen euro, exclusief btw. Het station van Lokeren krijgt de hoogste prioriteit van de NMBS.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik ben blij met de hoge prioriteit voor dit project, maar ik heb in de maand december geen werken zien starten. Hopelijk gebeurt dit nu snel. Als we meer mensen op de trein willen krijgen, moeten dit soort infrastructurele problemen snel en effectief worden opgelost.

03.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Dit antwoord was door de NMBS voorbereid voor de vorige commissievergadering. Ik ben ondertussen zelf naar het station van Lokeren gegaan om een en ander te checken. We moeten reizigers duidelijk informeren als er een probleem is, zoals hier met die ongeldige offertes.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De MoveSafe-app van de NMBS" (55010893C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De MoveSafe-app van de NMBS" (55012397C)

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Met de

l'application mobile MoveSafe, la SNCB entend maîtriser les flux de voyageurs et éviter les trains bondés. Il semble toutefois que l'application ne fonctionne pas correctement.

Combien de plaintes ayant trait à des trains trop remplis la SNCB a-t-elle déjà enregistrées? A-t-elle également reçu des plaintes à propos de l'application mobile? Pourquoi le développement de celle-ci a-t-il pris autant de temps et présente-t-elle encore des défaillances? Comment la SNCB remédiera-t-elle aux problèmes?

04.02 Marianne Verhaert (Open Vld): L'application mobile MoveSafe n'a pas encore été intégrée dans l'application mobile existante de la SNCB. Les voyageurs sont, dès lors, obligés de jongler avec deux applications.

Comment l'entreprise ferroviaire évalue-t-elle cette nouvelle application? Les voyageurs adaptent-ils effectivement leurs projets de déplacement? Quand pouvons-nous espérer une application mobile intégrée? D'autres innovations sont-elles encore annoncées?

04.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le nombre de plaintes concernant la surcapacité des trains a été limité grâce à l'offre de trains maximale qui a été maintenue pendant le confinement. Entre mars et octobre, 0,02 % des trains étaient surchargés et la SNCB a reçu en moyenne 47 plaintes par mois.

Le secteur de la mobilité est en train de se transformer en profondeur à l'aide de nouvelles technologies et de nouveaux acteurs. La SNCB veut s'adapter à cette évolution. Il y a quelques mois, elle a lancé son Innovation Lab. L'application MoveSafe a également été développée dans ce contexte. La crise du covid a incité la SNCB à passer à la vitesse supérieure et à rendre rapidement opérationnelle cette application.

Si l'application est perfectible, elle s'avère déjà très utile dans la plupart des cas. Il s'agit d'une première version qui sera encore améliorée. D'ici la fin de l'année, elle sera intégrée dans l'app SNCB.

04.04 Tomas Roggeman (N-VA): La crise du coronavirus ne permet pas une phase de rodage trop longue. Les problèmes doivent être résolus rapidement. La SNCB a encore du pain sur la planche.

04.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Si l'intégration de cette app pouvait intervenir avant la

MoveSafe-app wil de NMBS de reizigersstromen onder controle houden en overvolle treinen voorkomen. Blijkbaar werkt de app echter niet naar behoren.

Hoeveel klachten over te volle treinen heeft de NMBS reeds ontvangen? Heeft ze ook klachten ontvangen over de app? Hoe komt het dat het zo lang duurde om de app te ontwikkelen en er toch nog moeilijkheden opduiken? Hoe zullen de problemen verholpen worden?

04.02 Marianne Verhaert (Open Vld): De MoveSafe-app werd nog niet geïntegreerd in de bestaande NMBS-app. De reiziger moet daardoor werken met twee apps.

Hoe beoordeelt de NMBS de nieuwe app? Passen reizigers hun reisplannen effectief aan? Wanneer komt er één geïntegreerde app? Zijn er nog andere innovaties in zicht?

04.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het aantal klachten over overbezetting was beperkt, omdat het aanbod tijdens de lockdown maximaal behouden bleef. Van maart tot oktober was er een overbezetting op 0,02 % van de treinen en gemiddeld 47 klachten per maand.

De mobiliteitssector ondergaat een grondige transformatie met nieuwe technologieën en nieuwe spelers. De NMBS wil zich aan deze evolutie aanpassen. Enkele maanden geleden lanceerde ze haar Innovation Lab. Ook de MoveSafe-app werd in dat kader ontwikkeld. De covidcrisis heeft de NMBS ertoe aangezet om een versnelling hoger te schakelen en deze app snel operationeel te maken.

Hoewel de app nog verbeterd kan worden, is ze in de meeste gevallen al erg nuttig. Het gaat om een eerste versie die nog verbeterd zal worden. Tegen het einde van het jaar zal ze geïntegreerd worden in de NMBS-app.

04.04 Tomas Roggeman (N-VA): De coronacrisis laat weinig ruimte voor kinderziektes. De moeilijkheden moeten snel verholpen worden. De NMBS heeft nog heel wat werk.

04.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Het zou consumentvriendelijker zijn om niet tot het einde

fin de l'année, ce serait tout bénéfice pour les voyageurs.

L'incident est clos.

05 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre cadencée de la SNCB" (55010933C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Des groupes d'intérêts tels que le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, Agoria et Integrato se sont exprimés, ces dernières années, en faveur d'une profonde réorganisation de l'offre ferroviaire. Ils font référence au modèle suisse, basé sur une offre cadencée et synchronisée à partir de nœuds de correspondance décentralisés jouant le rôle de hubs multimodaux. Je voudrais obtenir la liste de toutes les études préparatoires déjà réalisées par les entreprises ferroviaires dans ce domaine.

Quelles en sont les conclusions? Quelle est la position de la SNCB et d'Infrabel concernant l'instauration d'une offre cadencée? Quels obstacles pratiques, techniques et liés à l'infrastructure pourraient empêcher ce mode d'organisation? Quel est l'avenir du modèle IC/IR, qui a déjà 30 ans?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Cette vision correspond à 100 % à la mienne et à celle développée dans ma note de politique générale. La proposition d'Integrato est ma source d'inspiration dans ce domaine.

Ma réponse à cette question étant très technique, je la transmettrai par écrit.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): J'espère surtout que les obstacles techniques ne sont pas trop importants, ce qui pourrait renvoyer aux calendes grecques l'introduction du système cadencé.

L'incident est clos.

06 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fusion future d'Eurostar et de Thalys" (55010955C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Eurostar et Thalys négocient une fusion pour 2021.

Comment avance le dossier? Quel en sera l'impact pour la SNCB et Infrabel? Quelle participation et quel pouvoir de codécision les compagnies ferroviaires belges conserveront-elles dans la future

van het jaar te wachten met de integratie van deze app.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gecadanceerde aanbod van de NMBS" (55010933C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Belangenorganisaties zoals het Raadgevend Comité voor Treinreizigers, Agoria en Integrato hebben zich de voorbije jaren uitgesproken voor een grondige reorganisatie van het treinaanbod. Zij verwijzen naar het Zwitsers model, met een synchroon, gecadanceerd treinaanbod, met decentrale aansluitingsknooppunten als multimodale hubs. Graag kreeg ik een lijst van alle voorbereidende studies die al werden verricht door de spoorbedrijven.

Wat waren de conclusies? Hoe staan de NMBS en Infrabel tegenover de invoering van een gecadanceerd spooraanbod? Welke praktische, technische en infrastructurele bezwaren zouden dit kunnen verhinderen? Hoe zit de toekomst van het al dertig jaar oude IC/IR-model eruit?

05.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Deze visie past voor 100 % bij mijn eigen visie en beleidsnota. Het voorstel van Integrato is daarbij mijn inspiratiebron.

Mijn antwoord op deze vraag is zeer technisch, ik zal het schriftelijk bezorgen.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik hoop vooral dat de technische bezwaren niet al te groot zijn waardoor de invoering van het gecadanceerd systeem op de lange baan zou kunnen worden geschoven.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige fusie van Eurostar en Thalys" (55010955C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Eurostar en Thalys onderhandelen over een fusie in 2021.

Wat is de stand van zaken? Wat zal de impact zijn voor de NMBS en Infrabel? Welk aandeel en welke inspraak behouden de Belgische spoorbedrijven in de toekomstige gefuseerde organisatie? Worden er

organisation née de la fusion? Des exigences en matière de connaissance des langues pour le personnel et pour la prestation de service sur le sol belge sont-elles posées?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Ces questions concernent les activités commerciales. Thalys et Eurostar sont des sociétés autonomes qui mènent leur propre politique en matière de personnel. Les questions au sujet de la connaissance des langues doivent donc leur être adressées directement.

La fusion est examinée en vue d'une finalisation dans le courant de cette année. Il faudra ensuite obtenir l'aval des instances européennes. Hormis les missions d'accompagnement pour les études, la fusion n'entraîne aucun coût direct pour les actionnaires.

Le projet "Green Speed" servira de base à la création d'une entreprise européenne de mobilité durable à grande vitesse. Il poursuivra cinq objectifs: une alternative attractive au transport routier et aérien pour 30 millions de passagers par an, une offre reposant sur l'énergie renouvelable et une politique écologique ambitieuse, des parcours internationaux simplifiés, des tarifs attractifs et un programme de fidélité commun et, enfin, un service de qualité et multiculturel.

Eurostar et Thalys examinent actuellement leur modèle d'entreprise pour le court et le moyen terme, en ce compris un plan de relance à la suite de la crise du coronavirus.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55011001C de Mme Jadin est transformée en question écrite.

07 **Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du SPF Mobilité sur les freins à l'usage des transports publics" (55011063C)**

07.01 **Laurence Zanchetta (PS)**: Selon une étude du SPF Mobilité, les citoyens estiment que les transports publics, en particulier le train, sont trop chers. Un quart des répondants disent qu'ils y recourraient davantage si le prix baissait. Le manque de flexibilité et d'efficacité sont les deuxièmes critiques. Nombreux sont découragés par le temps à atteindre leur destination et la mauvaise desserte de leur domicile ou destination. Enfin, la moitié estime que la ponctualité des trains

vereisten opgelegd met betrekking tot de talenkennis van het personeel en de dienstverlening op Belgische grondgebied?

06.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Deze vragen hebben betrekking hebben op commerciële activiteiten. Thalys en Eurostar zijn zelfstandige bedrijven die een eigen personeelsbeleid voeren. Vragen over de talenkennis moeten dan ook rechtstreeks aan hen worden gesteld.

De fusie wordt bestudeerd met het oog op een afronding in de loop van dit jaar. Daarna volgt de goedkeuring door de Europese instanties. Met uitzondering van de begeleidingsopdrachten voor de studies, brengt de fusie geen directe kosten voor de aandeelhouders met zich.

Het Green Speed Project vormt de basis voor een Europees bedrijf voor duurzame hogesnelheidsmobiliteit. Er zijn vijf doelstellingen: een aantrekkelijk alternatief voor het weg- en vliegverkeer voor 30 miljoen passagiers per jaar, een aanbod op basis van hernieuwbare energie en een ambitieus milieubeleid, vereenvoudigde internationale trajecten, aantrekkelijke tarieven en een gemeenschappelijk getrouwheidsprogramma en tot slot een kwalitatieve en multiculturele dienstverlening.

Eurostar en Thalys bekijken momenteel hun businessmodel voor de korte en de lange termijn, met inbegrip van een herstelplan naar aanleiding van de coronacrisis.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55011001C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

07 **Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van de FOD Mobiliteit naar de bezwaren tegen het openbaar vervoer" (55011063C)**

07.01 **Laurence Zanchetta (PS)**: Volgens een studie van de FOD Mobiliteit vinden de burgers het openbaar vervoer, in het bijzonder de trein, te duur. Een kwart van de respondenten verklaart dat ze het openbaar vervoer vaker zouden gebruiken als de prijs zou dalen. Het gebrek aan flexibiliteit en efficiëntie is het op één na belangrijkste punt van kritiek. Velen worden ontmoedigd door de benodigde reistijd naar hun bestemming en de slechte treindienst in hun station van vertrek of

est un obstacle.

aankomst. Ten slotte beschouwt de helft van de bevrageden de stiptheid van de treinen als een obstakel.

Allez-vous diminuer le prix des trajets en train? Comment améliorerez-vous leur ponctualité? Des lignes et/ou des correspondances seront-elles ajoutées? En quoi consistent les nœuds de correspondance évoqués dans l'accord de gouvernement qui rendraient les transports en commun plus accessibles, flexibles et efficaces?

Zult u de prijzen van de treinritten doen dalen? Hoe zult u de stiptheid verbeteren? Zullen er lijnen of aansluitingen aan het aanbod toegevoegd worden? Waarin bestaan de in het regeerakkoord vermelde aansluitingsknooppunten, die het openbaar vervoer toegankelijker, flexibeler en efficiënter zouden maken?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je souhaite augmenter le nombre de trains, leur ponctualité, leur fiabilité et leur accessibilité. L'objectif est un train toutes les 30 minutes dans chaque gare et toutes les dix minutes dans les grandes agglomérations.

07.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik wil het aantal treinen doen toenemen en hun stiptheid, hun betrouwbaarheid en hun toegankelijkheid verbeteren. De doelstelling is om de 30 minuten in elk station minstens één trein en één trein om de tien minuten in de grote agglomeraties.

Les tarifs de nos trains sont les plus bas d'Europe occidentale. En Europe, le transport ferroviaire est devenu plus cher par rapport aux autres modes de transport sauf en Suède et en Belgique. Ils ont diminué d'un pourcent chaque année entre 2005 et 2014 comparé aux autres modes de transport. Je souhaite néanmoins que le train reste abordable et attractif. On pourrait proposer des tarifs attractifs en heures creuses.

De tarieven van onze treinen zijn de laagste van West-Europa. Het spoorvervoer is in Europa duurder geworden in vergelijking met andere vervoersmiddelen, behalve in Zweden en in België. In de periode van 2005 tot 2014 zijn de tarieven elk jaar met één procent gezakt in vergelijking met de andere vervoersmiddelen. Ik wil de trein echter betaalbaar en aantrekkelijk houden. De NMBS zou in de daluren goedkopere tarieven kunnen aanbieden.

La ponctualité des trains s'est améliorée. Malgré la crise du covid, la SNCB maintient une offre maximale pour garantir aux voyageurs et à son personnel des conditions sanitaire optimales. Je souhaite augmenter régulièrement l'offre des trains de 4,7 % minimum de décembre 2020 à 2023.

De stiptheid van de treinen is verbeterd. Ondanks de coronacrisis blijft de NMBS een maximaal treinaanbod ter beschikking stellen zodat de passagiers en het personeel in optimale sanitaire omstandigheden kunnen reizen. Ik wil het treinaanbod regelmatig opvoeren, minstens met 4,7 % in de periode van december 2020 tot 2023.

Les nœuds de correspondance ont montré leur utilité à l'étranger. Je souhaite les développer en collaboration avec les ministres régionaux de la Mobilité. La SNCB souscrit à cette vision et apporte son entière collaboration aux Points Mob.

In het buitenland hebben de knooppunten hun nut bewezen. Ik wil die punten uitbouwen in samenspraak met de ministers van Mobiliteit van de Gewesten. De NMBS staat achter die visie en verleent haar volledige medewerking aan de uitbouw van de mobipunten.

La SNCB investit dans la transition vers une mobilité durable, en aménageant les abords des gares dans le cadre du plan Boost et en appliquant le principe STOP qui priorise les piétons, les cyclistes, les transports en commun puis le parking. Elle prévoit 50 000 emplacements pour vélos d'ici 2025 et rend les gares accessibles aux personnes à mobilité réduite.

De NMBS investeert in de transitie naar een duurzame mobiliteit, door een herinrichting van de stationsomgevingen in het kader van het Boost-plan en door het toepassen van het STOP-principe waarbij voorrang wordt gegeven aan de voetgangers, de fietsers, het openbaar vervoer en vervolgens aan de parkings. De NMBS zal tegen 2025 in 50.000 plaatsen voor fietsen voorzien en maakt de stations toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit.

Avec les entités fédérées, la SNCB intègre les organes de concertation et les bassins de mobilité

Samen met deelgebieden consulteert de NMBS de overlegorganen en de in 2019 opgerichte

mis en place en 2019 afin de réfléchir à l'intermodalité. C'est également la logique des *road shows*.

Le dialogue et la co-construction permettront de rendre le train plus attractif.

07.03 Laurence Zanchetta (PS): Votre réponse me rend optimiste sur l'avenir de la SNCB. Le rapport mérite la lecture. Le dialogue avec les usagers est essentiel pour répondre à leurs attentes.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le harcèlement sexuel désigné comme obstacle à l'usage des trains par l'étude du SPF Mobilité" (55011064C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le harcèlement à bord des trains" (55011116C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les enquêtes sur la mobilité" (55011183C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de la SNCB pour lutter contre le harcèlement dans les trains" (55012319C)

08.01 Laurence Zanchetta (PS): L'étude du SPF Mobilité révèle qu'une femme sur trois vit le harcèlement comme un obstacle pour emprunter les transports en commun. Mains aux fesses, baisers forcés, frottements, exhibitions sont monnaie courante. Alors que l'on incite à adopter des comportements plus respectueux de l'environnement, il faut lutter contre ce sentiment d'insécurité.

Disposez-vous de chiffres sur le harcèlement dans les trains? Que faire quand cela arrive? Comment la SNCB vient-elle en aide aux victimes? Quelles mesures de lutte existent-elles déjà ou sont-elles envisageables?

08.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Une étude du SPF Mobilité révèle que par crainte d'être victimes de harcèlement, pas moins d'un tiers de femmes évite les transports en commun. L'année dernière 400 signalements de violence sexuelle à bord des transports en commun ont été recensés. Ces chiffres sont évidemment inquiétants!

Le contrôle social constitue à n'en pas douter un remède, car des wagons vides et des gares

vervoersregio's om samen na te denken over de intermodaliteit. De roadshows zijn ook op die logica gestoeld.

Dankzij dialoog en co-constructie zal de trein aantrekkelijker kunnen worden gemaakt.

07.03 Laurence Zanchetta (PS): Uw antwoord stemt me optimistisch over de toekomst van de NMBS. Het rapport verdient inderdaad om te worden gelezen. De dialoog met de treingebruikers is essentieel om aan hun verwachtingen tegemoet te komen.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Seksuele intimidatie als obstakel voor het gebruik van de trein volgens de FOD Mobilité" (55011064C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Ongewenst gedrag op de trein" (55011116C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De enquêtes over mobiliteit" (55011183C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De maatregelen van de NMBS om grensoverschrijdend gedrag op de trein tegen te gaan" (55012319C)

08.01 Laurence Zanchetta (PS): Uit de studie van de FOD Mobilité blijkt dat grensoverschrijdend gedrag voor een op de drie vrouwen een obstakel vormt om met het openbaar vervoer te reizen. Hand op de billen, ongevraagde kussen, frottage, exhibitionisme, het gebeurt allemaal regelmatig. Als we de mensen aanmoedigen om zich milieubewuster te gedragen, moeten we dat onveiligheidsgevoel ook bestrijden.

Beschikt u over cijfers inzake grensoverschrijdend gedrag op de trein? Wat kan men in dat geval doen? Wat doet de NMBS om de slachtoffers te helpen? Welke maatregelen werden er reeds genomen of kunnen er genomen worden?

08.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Uit een studie van de FOD Mobilité blijkt dat liefst één derde van de vrouwen het openbaar vervoer vermijdt uit angst om slachtoffer te worden van ongewenst gedrag. Vorig jaar waren er 400 meldingen over seksueel geweld op het openbaar vervoer. Dat zijn natuurlijk alarmerende cijfers!

Sociale controle is zeker een remedie, want lege rijtuigen en verlaten stations zijn vaak een

abandonnées sont souvent un sauf-conduit pour les candidats harceleurs. Le choix, ces dernières années, de fermer de nombreux guichets et de livrer des gares à l'abandon n'a en tout cas pas été judicieux. Le ministre promet à présent de miser sur un renfort de l'effectif dans les gares, y compris tôt le matin et tard le soir.

Personnellement, je crois surtout en une campagne visant à inciter les voyageurs à s'aider mutuellement. Il est également important d'appeler rapidement à l'aide. Securail a certes un numéro d'urgence, mais ses agents ne sont pas présents à bord de chaque train ni dans chaque gare et a fortiori en soirée. Il me paraît, en outre, qu'il faudrait assurer une plus grande publicité au numéro d'urgence, en particulier à bord des trains dépourvus de boutons d'appel d'urgence.

Depuis plusieurs années déjà, les syndicats demandent qu'un deuxième accompagnateur soit présent à bord des trains circulant le soir. Que pense le ministre de cette proposition?

Comment la SNCB et Securail s'attaqueront-ils au sentiment d'insécurité? À qui les voyageurs peuvent-ils s'adresser pour trouver de l'aide? Comment renforcer la présence de Securail en soirée?

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Tant des hommes que des femmes optent régulièrement pour d'autres modes de transport que le train parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité.

Ce constat ressort-il également des enquêtes réalisées par la SNCB? Combien de faits de harcèlement ont-ils été signalés à Securail au cours des cinq dernières années? Quels plans d'action destinés à lutter contre les comportements indésirables sont-ils à l'étude? Combien d'agents de sécurité supplémentaires seront-ils nécessaires si l'offre de trains est renforcée? Quelle enveloppe budgétaire est-elle disponible pour ces recrutements supplémentaires? Combien de nouveaux collaborateurs Securail et la Police des chemins de fer devront-ils recruter respectivement?

08.04 Sophie Rohonyi (DéFI): *Une étude du SPF Mobilité identifie les obstacles et les incitants à l'utilisation des transports en commun. Pour près de 30 % des femmes, le harcèlement constitue l'un des freins principaux à l'utilisation de ces transports. Le harcèlement dans les trains n'est pas propre à notre pays. En France, la SNCF a mis en place depuis longtemps une stratégie de lutte contre le harcèlement. Outre un numéro d'alerte, des agents supplémentaires ont été affectés aux trains, formés*

vrijgeleide voor ongepast gedrag. Het beleid van de laatste jaren waarbij er heel wat loketten werden gesloten en stations volop verloederden, was alleszins geen goede keuze. De minister belooft nu in te zetten op meer personeel in de stations, ook in de vroege en de late uren.

Ik geloof zelf vooral in een campagne om reizigers ertoe aan te zetten elkaar te helpen. Snel hulp kunnen vragen is ook belangrijk. Securail heeft een noodnummer, maar Securail is niet op elke trein en in elk station aanwezig, zeker niet 's avonds. Ik denk tevens dat het telefoonnummer beter bekend moet worden gemaakt, zeker in treinen zonder SOS-knoppen.

De vakbonden vragen al jaren om op late treinen een tweede begeleider aan boord te hebben. Wat denkt de minister over dat voorstel?

Hoe zullen de NMBS en Securail het onveiligheidsgevoel aanpakken? Waar kunnen reizigers terecht om hulp te vragen? Hoe kan de aanwezigheid van Securail 's avonds versterkt worden?

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Zowel mannen als vrouwen kiezen geregeld voor andere verkeersmodi omdat ze zich niet veilig voelen op de trein.

Blijkt dit ook uit de enquêtes van de NMBS? Hoeveel meldingen van ongewenst gedrag heeft Securail de afgelopen vijf jaar ontvangen? Welke actieplannen zitten in de pijplijn om ongewenst gedrag op de trein tegen te gaan? Hoeveel extra veiligheidspersoneel zal er nodig zijn als het treinaanbod wordt opgevoerd? Hoeveel geld is er voor extra veiligheidspersoneel? Hoeveel nieuwe mensen zijn er nodig bij Securail en bij de Spoorwegpolitie?

08.04 Sophie Rohonyi (DéFI): *In een studie van de FOD Mobiliteit werd er nagegaan welke factoren het gebruik van het openbaar vervoer in de weg staan of net bevorderen. Bijna 30 % van de vrouwen meldt dat een van de voornaamste redenen om het openbaar vervoer niet te gebruiken is dat ze worden lastiggevalen. Grensoverschrijdend gedrag in de trein komt niet alleen in ons land voor. In Frankrijk heeft de SNCF al geruime tijd een strategie uitgewerkt ter*

pour prévenir et réprimer les violences et pour prendre en charge, écouter, conseiller et orienter les victimes. La SNCF a également renforcé la vidéoprotection en plaçant près de 80 000 caméras dans les transports, rien qu'en région parisienne. Enfin, elle participe au programme "Stand Up", qui vise à dispenser une formation de 20 minutes aux usagers leur apprenant la meilleure manière de réagir lorsque l'on est témoin de harcèlement dans un lieu public.

bestrijding van ongewenst gedrag. Er werd een alarmnummer in het leven geroepen en daarnaast reizen er op de treinen extra begeleiders mee, die opgeleid zijn om geweld te voorkomen en te bedwingen en om slachtoffers te begeleiden, een luisterend oor te bieden, te adviseren en door te verwijzen. De SNCF heeft eveneens de camerabewaking versterkt door alleen al in de regio Parijs bijna 80.000 camera's in de openbaarvervoermiddelen te installeren. Tot slot neemt de SNCF deel aan het sensibiliseringsprogramma Stand Up, waarbij de gebruikers van het openbaar vervoer een opleiding van 20 minuten kunnen krijgen om te leren hoe ze het best kunnen reageren wanneer ze getuige zijn van ongewenst gedrag op een openbare plaats.

Avez-vous lancé des réflexions suite à cette étude en vue de remédier au harcèlement dans les trains? Quelles mesures envisagez-vous? Fera-t-on comme en France? La SNCB va-t-elle réaliser des enquêtes pour objectiver le phénomène du harcèlement dans les trains? Quel suivi accorde la SNCB aux appels reçus pour harcèlement? Comment collabore-t-elle avec les services de police?

Hebt u naar aanleiding van deze studie nagedacht over manieren om grensoverschrijdend gedrag op de trein een halt toe te roepen? Welke maatregelen overweegt u? Zullen we het voorbeeld van Frankrijk volgen? Zal de NMBS enquêtes organiseren teneinde dit fenomeen te objectiveren? Op welke manier geeft de NMBS gevolg aan de oproepen over ongewenst gedrag? Op welke manier werkt de NMBS met de politiediensten samen?

08.05 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La SNCB accorde une attention particulière à la sécurité sociétale et au sentiment de sécurité de ses clients et de son personnel en menant des actions de prévention et en effectuant des patrouilles dissuasives. En 2019, Securail a accompagné 60 000 trains. Fin 2020, le nombre de caméras sur le domaine ferroviaire s'élevait à 8 456. Depuis mai 2020, Securail et la police effectuent également des contrôles pour assurer le respect des mesures corona.

08.05 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): De NMBS heeft bijzondere aandacht voor de sociale veiligheid en het veiligheidsgevoel bij haar klanten en personeel, via preventieacties en ontradende patrouilles. In 2019 begeleidde Securail 60.000 treinen. Het spoordomein telde eind 2020 8.456 camera's. Sinds mei 2020 voeren Securail en de politie ook controles uit op de naleving van de coronamaatregelen.

La SNCB ne dispose pas de chiffres sur le nombre de plaintes déposées en justice pour agression sexuelle dans les trains ou les gares. Je vous invite à interroger à ce sujet les ministres de l'Intérieur et de la Justice.

De NMBS heeft geen cijfers over het aantal klachten dat bij het gerecht werd ingediend voor seksuele agressie op treinen of in stations. Daarvoor moeten de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie ondervraagd worden.

(En français) Par contre, on sait que, en 2017, le Security Operations Center de la SNCB (SOC) a reçu 173 appels pour faits de mœurs dans les trains et les gares; en 2018, 180 et en 2019, 197. En 2019, il en a reçu 90 000 tous incidents confondus.

(Frans) We weten daarentegen wel dat het Security Operations Center van de NMBS (SOC) in 2017 173 oproepen ontving wegens zedenfeiten in de treinen en de stations. In 2018 waren dat 180 oproepen en in 2019 197 oproepen. In 2019 ontving het SOC in totaal 90.000 oproepen, ongeacht het type incident.

La répression des agressions est du ressort de la police mais leur surveillance est la priorité du Corporate Security Service de la SNCB.

De repressie van agressie is de taak van de politie, maar het toezicht is een prioriteit voor de Corporate Security Service van de NMBS.

Le *masterplan* anti-agression contient une

Het masterplan anti-agressie bevat een vijftigtal

cinquantaine de mesures pour limiter les agressions. Le service de sécurité de Securail renforce sa présence dans les premiers et derniers trains et dans les trains à risque.

Le numéro d'urgence 0800 est affiché dans les infrastructures ferroviaires pour prévenir au plus vite la sécurité et la police. Les nouveaux trains sont équipés de caméras de surveillance pour dissuader et faciliter la poursuite d'auteurs d'agression.

Enfin, les accompagnateurs de trains reçoivent une formation où on aborde les réactions en cas de situations difficiles.

La SNCB finalise un plan d'action spécifique aux faits de mœurs, basé sur plusieurs axes et prévoyant des campagnes de communication et de la techno-prévention. La collaboration de la police sera essentielle dans cette approche, comme le contrôle social des voyageurs pour accroître le sentiment de sécurité, le bon éclairage des stations et une présence même en l'absence de guichet.

08.06 Laurence Zanchetta (PS): Obtenir les chiffres précis du nombre d'agressions est difficile. J'ai entendu les propositions pour enrayer le phénomène. Nous attendons d'en savoir un peu plus sur le plan d'action spécifique de la SNCB.

J'entends le numéro d'urgence 0800 à mettre en évidence dans les trains. L'idée est bonne.

08.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le train peut être un soulagement pour ceux qui étaient bloqués dans les embouteillages avant, mais cette liberté doit alors réellement exister et s'appliquer à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite. Nous organiserons prochainement une audition à ce sujet.

Le numéro de sécurité peut-il être affiché dans les compartiments des trains? Une campagne peut-elle être mise en place pour encourager les passagers à s'entraider?

08.08 Tomas Roggeman (N-VA): Je suis choqué d'entendre qu'énormément de faits de mœurs sont constatés dans les trains et les gares. L'établissement de plans d'action est une bonne chose, mais il faut également disposer de suffisamment de personnel de sécurité pour

maatregelen om gevallen van agressie te beperken. De beveiligingsdienst Securail verhoogt zijn aanwezigheid op de eerste en laatste treinen en op risicotreinen.

Voorts wordt het 0800-noodnummer in de spoorweginfrastructuur zichtbaar vermeld zodat reizigers de veiligheidsdiensten en de politie zo snel mogelijk kunnen waarschuwen. De nieuwe treinen zijn uitgerust met bewakingscamera's om daders van agressie af te schrikken en hen gemakkelijker te kunnen vervolgen.

Ten slotte krijgen de treinbegeleiders een opleiding over de manier waarop ze moeten reageren in moeilijke situaties.

De NMBS legt de laatste hand aan een specifiek actieplan tegen zedenfeiten, dat op verschillende pijlers berust en voorziet in communicatiecampagnes en technologische preventie. Daarvoor zal de samenwerking met de politie van essentieel belang zijn, net als de sociale controle door de reizigers om het veiligheidsgevoel te verhogen, alsook een goede verlichting bij de stopplaatsen en menselijke aanwezigheid, ook als er geen loket is.

08.06 Laurence Zanchetta (PS): Het is moeilijk om nauwkeurige cijfers over het aantal agressies te krijgen. Ik heb voorstellen gehoord om het verschijnsel in te dammen. We kijken uit naar bijkomende informatie over het specifieke actieplan van de NMBS.

Er wordt ook verwezen naar het 0800-noodnummer dat in de treinen duidelijk vermeld moet worden. Dat is een goed idee.

08.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De trein kan een verademing zijn voor wie vroeger in de file stond, maar dan moet die vrijheid er effectief ook wel zijn en voor iedereen opgaan, ook voor minder mobiele mensen. Binnenkort organiseren we daar een hoorzitting over.

Kan het veiligheidsnummer geafficheerd worden in de treincoupés? Kan er een campagne opgezet worden om reizigers aan te sporen elkaar te helpen?

08.08 Tomas Roggeman (N-VA): Het is schokkend hoeveel zedenfeiten er in de treinen en stations worden vastgesteld. Actieplannen zijn goed, maar er moet ook voldoende veiligheidspersoneel klaar staan om in te grijpen. De minister moet met zijn collega van Binnenlandse

intervenir. Le ministre doit vérifier avec sa collègue de l'Intérieur comment les cadres du personnel de Securail et de la Police des chemins de fer peuvent être renforcés.

08.09 Sophie Rohonyi (DéFI): Malgré le peu de chiffres dont nous disposons, votre réponse témoigne d'un phénomène croissant et inquiétant.

Des mesures ont été prises et Securail contrôle le respect des règles covid. Je vous suggère de déployer d'autres contrôles concernant la sécurité des voyageurs. Je vous invite à travailler avec la ministre de l'Intérieur et à solliciter l'expertise des associations qui mènent un travail de sensibilisation et d'information sur le harcèlement.

L'enjeu est que la honte change de camp. Les victimes ont le droit de se sentir en sécurité dans les transports en commun. C'est la moindre des choses que l'on est en droit d'attendre d'un service public.

L'incident est clos.

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion conclu avec la SNCB et la carte européenne d'invalidité" (55011182C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre veut conclure avec la SNCB un nouveau contrat de gestion dont une partie portera sur une intervention majorée dans le prix des billets et des abonnements, notamment pour les personnes handicapées. Voici quelques années, nous avons proposé la *European Disability Card* (EDC) pour les personnes souffrant d'un handicap visible ou invisible, mais à ce moment-là, la SNCB ne voulait pas encore accepter cette EDC comme preuve valable donnant droit à une intervention.

Que compte faire le ministre de cette option? Combien de détenteurs d'un abonnement bénéficient-ils actuellement d'une intervention majorée? Comment ce chiffre évoluera-t-il selon la SNCB?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous évoquerons à coup sûr l'EDC lors de la discussion du nouveau contrat de gestion au cours des prochains mois. Environ 200 000 à 230 000 bénéficiaires renouvellent leur carte chaque année et environ 10 000 personnes de plus de 65 ans ont une carte pour 5 ans. Je peux fournir le

Zaken nagaan hoe het personeelskader van Securail en de Spoorweggpolitie verder versterkt kan worden.

08.09 Sophie Rohonyi (DéFI): Hoewel we dienaangaande slechts over weinig statistieken beschikken, blijkt uit uw antwoord dat het om een groeiend en onrustwekkend fenomeen gaat.

Er werden maatregelen genomen, en Securail handhaaft de coronaregels. Naast die controles zou men misschien ook kunnen waken over de veiligheid van de reiziger. Ik stel voor dat u in dat verband samenwerkt met de minister van Binnenlandse Zaken, en ook een beroep doet op de expertise van de verenigingen die sensibiliseren en informeren over grensoverschrijdend gedrag.

Het doel is dat de slachtoffers niet langer beschaamd zijn over wat hen overkomt, maar dat de daders zich schamen. De slachtoffers hebben het recht om zich veilig te voelen in het openbaar vervoer. Dat is wel het minste wat men mag verwachten van een openbare dienst.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe beheerscontract met de NMBS en de Europese handicapkaart" (55011182C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS sluiten, met ook een deel over de verhoogde tegemoetkomingen inzake tickets en abonnements, onder andere voor mensen met een beperking. Wij hebben enkele jaren geleden de *European Disability Card* (EDC) naar voren geschoven voor personen met een zichtbare of onzichtbare beperking, maar destijds wou de NMBS deze EDC nog niet accepteren als geldig bewijs voor een tegemoetkoming.

Wat zal de minister hiermee doen? Hoeveel abonnementhouders genieten nu een verhoogde tegemoetkoming? Hoe zal dat cijfer volgens de NMBS evolueren?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wij nemen de EDC de komende maanden zeker mee in de bespreking van de nieuwe overeenkomst. Ongeveer 200.000 à 230.000 rechthebbenden vernieuwen jaarlijks hun kaart en zowat 10.000 mensen van meer dan 65 jaar hebben een kaart voor 5 jaar. Ik kan de tabel bezorgen met het

tableau où figure le nombre de validations de cartes mères au cours des cinq dernières années. Après la crise sanitaire, je m'attends d'ailleurs à voir une augmentation substantielle du nombre de personnes handicapées dans les trains, grâce à toutes les mesures et aux ajustements structurels pour améliorer l'accessibilité. Je ne peux pas néanmoins citer un objectif chiffré précis, l'objectif étant simplement d'atteindre un maximum de personnes.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La commande de nouveau matériel roulant par la SNCB" (55011184C)**
- **Jasper Pillen à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle commande de voitures M7 chez Bombardier" (55011959C)**
- **Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La commande supplémentaire de rames M7" (55012359C)**
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La commande de nouveau matériel roulant par la SNCB" (55012395C)**

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): En Flandre orientale, trois lignes ferroviaires diesel sont toujours en activité et il n'est pas prévu de les remplacer. À l'étranger, des projets pilotes de trains hybrides, à hydrogène, à batterie ainsi que des projets de trains autonomes, sont déjà en cours.

Combien de rames supplémentaires le ministre compte-t-il déployer pour augmenter substantiellement l'offre ferroviaire? Quand les prochains devis seront-ils planifiés et quel budget le ministre dégagera-t-il à cet effet? Quelle place sera-t-elle réservée aux nouvelles technologies dans les futures livraisons? Quels projets pilotes le ministre prévoit-il dans ce domaine? A-t-il une préférence à cet égard? Que pense-t-il de l'idée de maintenir les locomotives diesel en service jusqu'en 2030 au moins?

10.02 Jasper Pillen (Open Vld): La SNCB a décidé à la mi-décembre de commander un deuxième lot de voitures M7 à la société Bombardier-Alstom. Les 200 voitures concernées seront construites à Bruges, mais pour le premier lot une promesse similaire n'a pas été tenue et d'importants travaux ont néanmoins été exécutés en France.

Quel engagement Bombardier a-t-il pris cette fois? Le respectera-t-il? Quand livrera-t-il les premiers modèles?

aantal valideringen van moederkaarten in de afgelopen 5 jaar. Na de coronacrisis verwacht ik trouwens heel wat meer mensen met een beperking op de trein, dankzij al de maatregelen en structurele aanpassingen ten behoeve van de toegankelijkheid. Een exact streefcijfer kan ik echter niet geven, de bedoeling is gewoon om zoveel mogelijk mensen te bereiken.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestelling van nieuw rollend materieel door de NMBS" (55011184C)**
- **Jasper Pillen aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe bestelling van M7-rijtuigen bij Bombardier" (55011959C)**
- **Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra bestelling van M7-treinstellen" (55012359C)**
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestelling van nieuw rollend materieel door de NMBS" (55012395C)**

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): In Oost-Vlaanderen zijn vandaag nog drie dieselspoorlijnen actief met alsnog geen plannen om die te vervangen. In het buitenland lopen al proefprojecten met hybride, waterstof-, batterij- en zelfrijdende treinen.

Hoeveel bijkomende treinstellen wil de minister inzetten om het aanbod drastisch te verhogen? Wanneer worden de volgende bestekken ingepland? Welk budget trekt hij hiervoor uit? Wat met de nieuwe technologieën bij toekomstige leveringen? Welke proefprojecten plant hij ter zake? Heeft hij daarbij een voorkeur? Wat vindt hij van het standpunt om de diesellocomotieven tot minstens 2030 te laten rijden?

10.02 Jasper Pillen (Open Vld): De NMBS besliste half december om een tweede schijf M7-rijtuigen te bestellen bij het bedrijf Bombardier-Alstom. De 200 rijtuigen in kwestie zullen worden gebouwd in Brugge, maar voor de eerste schijf was er een gelijkaardige belofte gebroken en werden belangrijke werkzaamheden alsnog uitgevoerd in Frankrijk.

Welk engagement heeft Bombardier deze keer gegeven? Zal men dat respecteren? Wanneer volgen de eerste leveringen?

10.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Un montant additionnel de 450 millions d'euros va être investi dans 200 rames supplémentaires du type M7, lesquelles viennent s'ajouter à la commande antérieure de 445 exemplaires. Cent trente exemplaires seront accessibles en toute autonomie aux personnes handicapées.

Quel est l'état d'avancement du dossier relatif à la première commande de 445 rames? Pour quand les 200 voitures supplémentaires peuvent-elles être attendues? Quelle en est l'incidence en termes de capacité pour les vélos dans le train, outre les 20 000 places assises supplémentaires?

10.04 Marianne Verhaert (Open Vld): La SNCB a décidé en septembre 2020 que chaque train M7 doit devenir accessible de façon autonome aux voyageurs à mobilité réduite. À cette fin, une commande de 130 voitures accessibles équipées d'une toilette adaptée et d'un système intercom pour les utilisateurs de chaises roulantes a été placée en décembre. Par ailleurs, 68 voitures supplémentaires offrant de la place aux voyageurs avec vélos et poussettes ont été commandées. La livraison de la première voiture accessible de façon autonome est prévue pour 2024.

La mise en service de ce nouveau matériel requiert évidemment aussi des aménagements de l'infrastructure des gares. Sur quelles lignes les nouvelles voitures M7 seront-elles déployées? Quelles sont les adaptations qui doivent encore être réalisées dans les gares concernées? Ces travaux seront-ils prioritaires? Les voitures accessibles de manière autonome sont-elles également compatibles avec d'autres types de trains? Pourraient-elles être opérationnelles à partir de 2024? La SNCB étudie-t-elle les options pour ajouter à d'autres trains une voiture accessible de manière autonome?

10.05 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Mes projets visant à étendre l'offre ferroviaire et à accroître l'accessibilité des trains et des gares influent sur les dossiers d'achat. Nous sommes en concertation permanente à ce sujet avec la SNCB.

À propos du volet nouvelles technologies, la SNCB étudie les options en matière d'autres modes de propulsion, mais aussi des technologies telles que le pilotage automatique des trains. L'étude relative aux modes de substitution de la traction diesel est terminée et Infrabel et la SNCB en analysent les résultats. La Belgique n'est pas l'Allemagne où 3 000 km, soit 39 % du réseau ferroviaire n'est pas électrifié. En Belgique, le taux d'électrification

10.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Men gaat nog eens 450 miljoen euro investeren in 200 extra rijtuigen van het type M7, boven op de eerdere bestelling van 445 stuks. Daarvan zullen 130 stuks autonoom toegankelijk zijn voor mensen met een beperking.

Wat is de stand van zaken voor de eerste bestelling van 445 rijtuigen? Wanneer mogen we de extra 200 rijtuigen verwachten? Wat betekent dit qua capaciteit voor de fietsen op de trein, naast de 20.000 extra zitjes?

10.04 Marianne Verhaert (Open Vld): De NMBS besliste in september 2020 dat elke M7-trein autonoom toegankelijk moet worden voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Daartoe werd in december een bestelling geplaatst van 130 toegankelijke rijtuigen met een aangepast toilet en een intercomsysteem voor rolstoelgebruikers. Ook werden ook 68 bijkomende rijtuigen besteld met plaats voor reizigers met fietsen en met kinderwagens. De levering van het eerste autonoom toegankelijke rijtuig is gepland voor 2024.

Natuurlijk vergt dit alles ook aanpassingen aan de stationsinfrastructuur. Op welke lijnen zullen die M7-toestellen worden ingezet? Welke aanpassingen moeten er nog gebeuren in de betrokken stations? Krijgen die prioriteit? Kunnen de autonoom toegankelijke rijtuigen ook worden ingezet met andere treintypes? Kan dit vanaf 2024? Zoekt de NMBS naar mogelijkheden om aan andere treinen een autonoom toegankelijk rijtuig toe te voegen?

10.05 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Mijn plannen om het treinaanbod uit te breiden en de treinen en stations toegankelijker te maken hebben een impact op de aankoopdossiers. Wij overleggen hierover voortdurend met de NMBS.

Wat nieuwe technologieën betreft, bekijkt de NMBS zowel de mogelijkheden van alternatieve aandrijfvormen als technologieën zoals Automatic Train Operation. De studie over de alternatieven voor dieseltractie is afgerond en wordt bestudeerd door Infrabel en NMBS. De context in België is anders dan in Duitsland, waar 3.000 km of 39 % van het spoorwegnet niet geëlektrificeerd is. In België is meer dan 97 % van het net

dépasse les 97 %. Ce contexte complique la réalisation de tests avec des trains à hydrogène et les rend moins pertinents.

Il est positif que la SNCB ait pris en considération le critère de l'accessibilité lors de l'achat des nouvelles voitures M7. Bombardier effectuera les finitions de la nouvelle commande à Bruges. La SNCB ne peut imposer un site de production spécifique. Si le constructeur désire modifier son site de production, la SNCB doit approuver la gestion de la qualité sur le nouveau site.

À la fin décembre, 40 voitures M7 de la première commande avaient été livrées. Les 150 autres suivront dans le courant de 2021. Les premières voitures BX seront livrées à partir d'avril 2023. Les éléments BD, qui doivent encore être entièrement développés, arriveront à partir de mars 2024.

Le matériel M7 sera essentiellement affecté aux relations IC passant par la jonction Nord-Midi à Bruxelles. Une rame M7 pourra circuler avec une voiture accessible de façon autonome et une voiture pilote pouvant accueillir des voyageurs et des vélos. Ces voitures à double étage doivent être utilisées avec du matériel M7 et ne seront compatibles qu'avec quelques autres types de matériel roulant. La SNCB examine actuellement la question de savoir si d'autres types de matériel peuvent être adaptés pour être accessibles de façon autonome, par exemple par le placement d'une rampe externe pour les automotrices Desiro.

De solides investissements doivent être consentis pour rendre les chemins de fer accessibles, et c'est la raison pour laquelle j'ai mis le plan Boost sur la table. Ces moyens doivent être inclus dans le plan d'investissement, avec une bonne coordination entre la SNCB et Infrabel. Notre ambition est de rendre le recours à l'assistance aussi superflu que possible.

10.06 Tomas Roggeman (N-VA): Je demanderai l'étude du SPF Mobilité dans une question parlementaire écrite.

10.07 Jasper Pillen (Open Vld): Les accords clairs avec Bombardier sont incontestablement un point positif, mais je comprends qu'il est impossible d'imposer juridiquement un site de production pour ce matériel roulant.

10.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis que des jalons soient posés en matière d'infrastructure.

L'incident est clos.

geëlektrificeerd. Dat maakt het opstarten van tests met bijvoorbeeld waterstoffreinen minder eenvoudig en minder zinvol.

Ik ben tevreden dat de NMBS bij de aankoop van de nieuwe M7-toestellen rekening heeft gehouden met de toegankelijkheid. Bombardier zal de nieuwe bestelling in Brugge afwerken. De NMBS kan geen specifieke productiesite opleggen. Als de constructeur de productiesite wil wijzigen, moet de NMBS de kwaliteitswerking op die nieuwe site wel goedkeuren.

Eind december zijn er 40 M7-rijtuigen van de eerste bestelling geleverd, in de loop van 2021 volgen de 150 andere rijtuigen. Vanaf april 2023 worden de eerste BX-rijtuigen geleverd. De volledig nieuw te ontwikkelen BD-rijtuigen zijn voor maart 2024.

De M7-rijtuigen worden vooral ingezet voor IC-verbindingen over de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Een M7-trein zal kunnen rijden met een autonoom toegankelijk rijtuig, aangevuld met een stuurrijtuig met plaats voor reizigers en fietsen. Deze dubbeldekrijtuigen moeten met M7-materieel worden gebruikt en kunnen maar met enkele andere types rollend materieel worden gecombineerd. De NMBS onderzoekt nu of er mogelijkheden zijn ander rollend materieel autonoom toegankelijk te maken, bijvoorbeeld via een externe oprijlaan voor de Desiro-motorstellen.

Het toegankelijk maken van het spoor vergt stevige investeringen. Daarom heb ik het Boost-plan op tafel gelegd. Die middelen moeten worden opgenomen in het investeringsplan, met een goede afstemming tussen de NMBS en Infrabel. Onze ambitie is om de inzet van assistentie zo veel mogelijk overbodig te maken.

10.06 Tomas Roggeman (N-VA): Ik zal via een schriftelijke vraag de studie van de FOD Mobiliteit opvragen.

10.07 Jasper Pillen (Open Vld): Het is positief dat er duidelijke afspraken zijn met Bombardier, maar ik begrijp dat men de plaats van productie niet juridisch kan afdwingen.

10.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben blij dat er inzake infrastructuur stappen worden gezet.

Het incident is gesloten.

11 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cabinet du ministre de la Mobilité" (55011256C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Tous les postes au cabinet du ministre ont-ils entre-temps été pourvus? Combien de collaborateurs compte son cabinet? Le ministre s'engagera-t-il à toujours répondre à nos questions dans un délai raisonnable?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les collaborateurs de mon cabinet, qui sont aussi sympathiques qu'intelligents, mettent tout en œuvre pour fournir des réponses adéquates aux questions. Mon cabinet de ministre de la Mobilité et de vice-premier ministre n'est toujours pas complet. Sur les 57 équivalents temps plein prévus, 42 sont actuellement en service.

L'incident est clos.

12 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réintroduction du train postal" (55011261C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Autrefois, bpost et la SNCB coopéraient pour la distribution du courrier. Cette coopération a pris fin avec la vente d'ABX Logistics, le pôle logistique de la SNCB. Les entreprises privées de transport de marchandises n'ont pas repris ces activités.

L'accord de gouvernement stipule que le transport de marchandises par rail doit doubler à l'horizon 2030. Il me paraît que la remise en service du train postal s'inscrit dans cette logique. Le ministre est-il favorable à cette idée? En parlera-t-il avec sa collègue Mme De Sutter? Le gouvernement entend-il participer à la diminution du nombre de camions circulant sur nos routes en encourageant le transport de marchandises par rail? Les guichets dans les gares pourraient-ils aussi faire office de points de retrait pour les colis?

Comment la SNCB gère-t-elle aujourd'hui le courrier interne? Dispose-t-elle encore d'un service de distribution interne?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): C'est une idée sympathique qui nous permet de nous remémorer le passé, mais il ne m'appartient pas, pas plus qu'à la SNCB, de me prononcer là-dessus. C'est à bpost d'étudier la pertinence de la réactivation d'un train postal et de nouer les contacts nécessaires à cette fin. Selon le contrat de gestion, la SNCB est en charge du transport de

11 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het kabinet van de minister van Mobiliteit" (55011256C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Zijn ondertussen alle posten op het kabinet van de minister al ingevuld? Uit hoeveel medewerkers bestaat het kabinet? Zal de minister zich engageren om onze vragen steeds binnen een redelijke termijn te beantwoorden?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op mijn kabinet werken toffe en slimme mensen die hun best doen om goede antwoorden te bezorgen. Mijn kabinet als minister van Mobiliteit en als vicepremier is nog steeds niet voltallig. Van de 57 geplande voltijdse equivalenten zijn er momenteel 42 in dienst.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herintroductie van de posttrein" (55011261C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vroeger werkten bpost en de NMBS samen om de post te verdelen. Daar kwam een einde aan toen ABX Logistics, de logistieke poot van de NMBS, werd verkocht. De private goederenspoorbedrijven hebben die activiteiten niet overgenomen.

In het regeerakkoord staat dat het goederenvervoer per spoor tegen 2030 verdubbeld moet zijn. De heropstart van de posttrein past mijns inziens in die logica. Is de minister dat idee genegen? Zal hij het bespreken met zijn collega-minister De Sutter? Wil de overheid een rol spelen in het verminderen van het aantal vrachtwagens op de weg door goederentransport via het spoor te stimuleren? Kunnen de loketten in de stations ook dienst doen als afhaalpunt voor pakjes?

Hoe gaat de NMBS vandaag om met de interne poststukken? Heeft de NMBS nog wel een interne postdienst?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dit is een sympathiek idee uit het verleden, maar het is niet aan mij of aan de NMBS om zich erover uit te spreken. bpost kan onderzoeken of een posttrein zinvol is en daar de nodige contacten voor leggen. De NMBS staat volgens het beheercontract in voor personenvervoer en zit niet te wachten op nieuwe taken.

passagers et n'est pas demandeuse de nouvelles attributions.

Lorsqu'il s'agit de promouvoir le transport de marchandises par chemin de fer, le gouvernement a certainement un rôle à jouer. Son objectif est de doubler le volume de fret transporté par rail à l'horizon 2030, grâce à un soutien au secteur et à une meilleure collaboration entre Infrabel et les acteurs du transport.

De nombreuses gares sont déjà équipées de distributeurs de paquets, tandis qu'il est actuellement impossible de retirer et de remettre des colis aux guichets des petites gares.

La SNCB dispose de son propre service de poste interne, mais elle recourt également à bpost.

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le train offre assurément des possibilités de réduire le transport routier et, dès lors, de contribuer à la réalisation des objectifs climatiques. Je ne vois aucune contradiction entre la priorité aux passagers et la priorité aux colis. Après tout, cette contradiction n'existait pas non plus dans le passé pour autant que je sache?

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55011264C et 55011268C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

13 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des cyclistes" (55011262C)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Je transforme cette question en question écrite également, car elle date du 30 novembre et est partiellement obsolète. L'organisation de nos travaux est telle que la valeur d'actualité des questions et des réponses se perd parfois. Il nous faudra réfléchir avec le secrétariat de commission à une autre organisation.

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je regrette que M. Van den Bergh ne pose pas sa question maintenant. La réponse est intéressante et n'est certainement pas dépassée. Je remettrai la réponse par écrit. Espérons que d'autres occasions de débattre de la sécurité des cyclistes se présenteront.

L'incident est clos.

De overheid heeft zeker een rol te spelen om het goederenvervoer per spoor te stimuleren. De doelstelling van de regering is om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen via een ondersteuning van de sector en een betere samenwerking tussen de transportactoren en Infrabel.

In veel stations staan nu al pakjesautomaten. Momenteel kunnen via loketten in kleine stations geen pakjes worden uitgewisseld.

De NMBS beschikt over een eigen interne postbedeling, maar doet evengoed een beroep op bpost.

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het spoor heeft zeker mogelijkheden om het transport via de weg te beperken en zo naar de klimaatdoelstellingen toe te werken. Ik zie geen tegenstelling tussen prioriteit voor de passagiers en prioriteit voor pakjes. Die was er vroeger toch ook niet?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55011264C en 55011268C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

13 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de fietsers" (55011262C)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zet ook deze vraag om in een schriftelijke vraag, omdat ze dateert van 30 november en voor een deel al achterhaald is. Door onze manier van onze werkzaamheden te organiseren, missen wij soms de actualiteitswaarde. Samen met het commissiesecretariaat moeten we toch eens nadenken over een andere manier van organisatie.

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik vind het jammer dat de heer Van den Bergh deze vraag nu niet stelt. Het antwoord is interessant en zeker niet gedateerd. Ik zal het antwoord schriftelijk bezorgen. Hopelijk krijgen we later nog kansen om over de veiligheid van fietsers te spreken.

Het incident is gesloten.

14 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55011265C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La situation actuelle chez skeyes peut être qualifiée de précaire.

Le ministre a-t-il déjà rencontré les organisations syndicales? Invitera-t-il la direction à créer un cadre plus propice au dialogue social?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Des membres de mon cabinet ont effectivement rencontré les 42 membres du personnel et les partenaires sociaux de skeyes. La réunion, au cours de laquelle les organisations syndicales ont fait part de manière nuancée de leurs observations, a été constructive. Je rencontrerai prochainement la direction. Toutes les entreprises sur lesquelles j'exerce ma tutelle doivent être gérées dans le respect des conventions sociales. J'y veillerai. Je pense qu'il est préférable que le dialogue social se déroule au sein de l'entreprise et qu'il ne dépende pas d'une intervention directe du ministre de tutelle.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Cette affaire traîne depuis novembre et il n'y a toujours pas de conciliation. J'espère que les choses vont enfin avancer et que M. Decuyper prendra le temps d'engager le dialogue avec les délégués.

L'incident est clos.

15 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses non essentielles chez skeyes" (55011266C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'été dernier, le gouvernement fédéral a dégagé 60 millions d'euros afin d'atténuer l'impact de la crise du coronavirus chez le contrôleur aérien skeyes. Ces derniers mois, skeyes a engagé quelques dépenses moins essentielles, telles que l'achat d'une montgolfière et d'une nouvelle publicité lumineuse.

Quelle sera l'ampleur de la perte estimée de skeyes en 2020? À quoi servent la montgolfière et la publicité lumineuse? S'agissait-il bien d'achats essentiels? Quel a été le montant de ces dépenses?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le montant dégagé par l'autorité fédérale se répartit comme suit: 25 millions d'euros de dotation, 20 millions d'euros à titre d'emprunt et 15 millions d'euros en tant qu'acompte sur les montants que

14 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55011265C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De situatie bij skeyes is momenteel precair te noemen.

Heeft de minister al overlegd met de vakbonden? Zal hij het management vragen om een beter kader te creëren voor de sociale dialoog?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er heeft inderdaad een ontmoeting plaatsgevonden tussen mijn kabinet, de 42 medewerkers en de sociale partners van skeyes. Het was een constructieve bijeenkomst, de vakbonden hebben hun opmerkingen op een genuanceerde manier meegedeeld. Binnenkort ontmoet ik het management. Alle bedrijven die onder mijn toezicht staan, moeten met inachtneming van de sociale conventie worden beheerd. Daar zal ik op toezien. Ik ben van mening dat de sociale dialoog best binnen het bedrijf plaatsvindt en niet afhankelijk is van de directe interventie van de minister.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Deze zaak sleept al aan sinds november en er is nog steeds geen verzoening. Ik hoop dat het eindelijk vooruitgaat en dat de heer Decuyper de tijd neemt om met de afgevaardigden in dialoog te gaan.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Niet-essentiële uitgaven bij skeyes" (55011266C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De federale regering maakte afgelopen zomer 60 miljoen euro vrij om de gevolgen van de coronacrisis voor de luchtverkeersleider skeyes te verzachten. De laatste maanden deed skeyes een aantal minder essentiële uitgaven, zoals een heteluchtballon en nieuwe lichtreclame.

Hoe groot zal het geraamde verlies in 2020 zijn voor skeyes? Waarvoor worden de heteluchtballon en de lichtreclame gebruikt? Was dit wel een noodzakelijke aankoop? Wat was de kostprijs?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het bedrag van de federale overheid is samengesteld uit 25 miljoen euro dotatie, 20 miljoen euro als lening en 15 miljoen euro als voorschot op de bedragen die de Staat betaalt en die bepaald

paie l'État et qui sont fixés par l'arrêté royal du 20 décembre 2019.

worden in het KB van 20 december 2019.

La crise du coronavirus a entraîné une diminution drastique du nombre de vols et donc également des revenus de skeyes. Grâce à un mécanisme de correction européen, skeyes peut récupérer ces pertes. Vu les montants faramineux dont il est à présent question, ces mécanismes font l'objet de nouvelles discussions au sein des instances européennes afin de déterminer dans quelle mesure des systèmes permettant de tenir compte en temps réel de la diminution du trafic aérien sont envisageables.

De coronacrisis zorgde voor een drastische vermindering van het aantal vluchten en dus ook van de inkomsten van skeyes. Via een Europees correctiemechanisme kan skeyes die verliezen recupereren. Gezien de enorme bedragen waarover het nu gaat, worden die mechanismen opnieuw besproken binnen de Europese instanties om na te gaan in hoeverre mechanismen kunnen worden overwogen om in realtime rekening te houden met de vermindering van het vliegverkeer.

J'ai demandé à skeyes des précisions sur les dépenses évoquées par Mme Vindevoghel dans sa question. Il m'importe en effet de continuer à veiller à la pertinence des dépenses et à la bonne situation financière de l'entreprise publique. Les contrats pour ces acquisitions ont manifestement été signés en 2019, lorsque "Belgocontrol" a été rebaptisé "skeyes". Le contrat pour la publicité lumineuse, à hauteur de 30 782 euros, a été signé au terme d'une adjudication publique, et le contrat de sponsoring d'une montgolfière a été conclu pour une durée de cinq ans, avec paiement annuel de 12 200 euros.

Ik heb skeyes om uitleg gevraagd over de specifieke uitgaven uit de vraag van mevrouw Vindevoghel. Ik wil immers blijven letten op de relevantie van de uitgaven en van de financiële situatie van het overheidsbedrijf. Blijkbaar werden de contracten voor deze aankopen in 2019 ondertekend in het kader van de naamswijziging van Belgocontrol naar skeyes. Het contract voor verlichting ter waarde van 30.782 euro werd gesloten na een openbare aanbesteding. Het contract voor het sponsoren van een heteluchtballon werd gesloten voor een periode van vijf jaar, met een jaarlijkse betaling van 12.200 euro.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le personnel n'apprécie guère que de telles dépenses soient faites alors qu'il doit réaliser des économies. Je me réjouis d'entendre que le ministre suit de près cette situation. Différents directeurs des ressources humaines se sont déjà succédé chez skeyes au cours des cinq dernières années. C'est révélateur d'un problème. L'entreprise doit gérer plus consciencieusement ses dépenses.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het personeel kan dergelijke uitgaven niet appreciëren terwijl zij moeten besparen. Ik ben blij dat de minister het van nabij opvolgt. De laatste vijf jaar waren er al verschillende HR-managers bij skeyes. Dat toont aan dat er een probleem is. Het bedrijf moet zorgzamer omspringen met zijn uitgaven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président:** La question n° 55011268C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55011268C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vaccin contre le coronavirus pour le personnel de la SNCB, d'Infrabel et de skeyes" (55011269C)

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het coronavaccin voor het NMBS-, Infrabel- en skeyespersoneel" (55011269C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Comment se déroule la distribution des vaccins contre le covid-19 pour le personnel de la SNCB, d'Infrabel et de skeyes? Ces entreprises sont-elles demandeuses d'une vaccination de leurs collaborateurs? Certaines de ces personnes exercent-elles des professions à risque ou appartiennent-elles à des groupes d'intérêt social et

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Hoe gebeurt de verdeling van de coronavaccins voor het personeel van de NMBS, Infrabel en skeyes? Zijn die bedrijven vragende partij om hun medewerkers te vaccineren? Zitten daar mensen bij met risicoberoepen of die deel uitmaken van een groep van maatschappelijk en economisch belang? Kan de interne medische dienst van de NMBS helpen bij

économique? Le service médical interne de la SNCB peut-il aider à la vaccination de la vaccination?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et skeyes ont rédigé les analyses de risques légales. La SNCB souhaite vacciner ses collaborateurs, mais suit les directives de Sciensano. Skeyes n'a pas encore formulé de demande explicite, mais suit un contrat de gestion où la prestation de services essentiels pour les vols humanitaires et les atterrissages d'urgence revêt une importance cruciale. Cette réalité implique la nécessité de garantir constamment une prestation de service avec un personnel en suffisance. Eu égard à tous les services essentiels qu'ils fournissent, le trafic aérien et la SNCB sont des entreprises et des services nécessaires à la protection des intérêts vitaux de la nation et des besoins de la population.

Le Conseil Supérieur de la Santé recommande les priorités suivantes pour la stratégie de vaccination: d'abord tous les travailleurs des soins de santé, ensuite toutes les personnes de plus de 65 ans, ensuite les patients âgés entre 45 et 65 ans qui présentent des symptômes de comorbidité et un risque de contracter une forme sévère de la maladie et enfin les personnes actives dans les métiers essentiels. Nous espérons une vaccination rapide, mais cela dépendra de la disponibilité des vaccins.

HR Rail pourra certainement coordonner les éventuelles futures campagnes de vaccination, en collaboration avec le service externe de prévention et de protection au travail. Cependant, à présent, il y a d'autres priorités.

L'incident est clos.

17 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les hausses tarifaires à la SNCB" (55011278C)**

17.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La SNCB augmentera ses tarifs à partir du 1^{er} février 2021. Si la hausse est limitée pour les tickets standard et les abonnements domicile-travail et scolaires, les pass Youth Holidays grâce auxquels, durant les vacances scolaires, les moins de 26 ans peuvent voyager une semaine ou un mois de manière illimitée augmentent en revanche respectivement de 20 et 16 %. La carte de dix voyages sera également plus chère, mais uniquement la version papier. La simplification promise des tarifs reste, par conséquent, un vœu pieux et les tickets papier seront plus coûteux que leur version numérique.

16.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS en skeyes hebben de wettelijke risicoanalyses opgesteld. De NMBS wil haar medewerkers zeker vaccineren, maar volgt de richtlijnen van Sciensano. Skeyes heeft nog geen expliciete vraag gesteld, maar dat bedrijf volgt een beheerscontract waarbij essentiële dienstverlening voor humanitaire vluchten en vluchten in nood cruciaal zijn, zodat dienstverlening met voldoende personeel altijd moet worden gewaarborgd. De NMBS en het luchtvervoer met al diens essentiële diensten ressorteren onder bedrijven en diensten die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de vitale belangen van de natie en de behoeften van de bevolking.

De Hoge Gezondheidsraad beveelt de volgende prioriteiten aan in de vaccinatiestrategie: eerst alle gezondheidswerkers, daarna alle personen ouder dan 65 jaar, daarna patiënten in de leeftijdsgroep tussen 45 en 65 jaar met comorbiditeit en een risico van een ernstige vorm van COVID-19 en daarna de mensen in essentiële beroepen. We hopen op snelle vaccinaties, maar dat hangt af van de beschikbaarheid van de vaccins.

HR Rail kan zeker coördineren bij eventuele toekomstige vaccinatiecampagnes, samen met de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk. Nu zijn er echter andere prioriteiten.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefverhogingen bij de NMBS" (55011278C)**

17.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Vanaf 1 februari 2021 gaat de NMBS de tarieven verhogen. Standaardtickets, woon-werk- en schoolabonnementen stijgen licht in prijs, maar de Youth Holidayspassen waarmee jongeren tot 26 jaar tijdens schoolvakanties een week of een maand onbeperkt met de trein kunnen reizen, stijgen qua prijs met respectievelijk 20 % en 16 %. Ook de tienrittenkaart wordt duurder, zij het enkel de papieren versie. Op deze manier blijft de beloofde vereenvoudiging van de tarieven wel uit en worden niet-digitale tickets duurder dan digitale.

Le ministre est-il d'accord avec ce mode de gestion? Que pense-t-il de la hausse des formules tarifaires destinées aux jeunes? Est-il favorable à la politique de réduction du personnel et du nombre de guichets physiques qui décourage un grand nombre de femmes de prendre le train, par crainte de certains compagnons de voyage et de gares désertées?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Nous vivons à l'ère de la numérisation, une évolution encore accentuée par la crise sanitaire actuelle. La SNCB observe une hausse constante des achats numériques et mise, par conséquent, fortement sur ce mode de commercialisation. Le train devient, de la sorte, aussi plus attrayant pour un certain public. La différenciation tarifaire en fonction des canaux de vente constitue désormais plus souvent la règle que l'exception. La SNCB étudie constamment les options pour simplifier son offre et la numérisation des tickets s'inscrit dans cette stratégie, laquelle permet de réduire les coûts pour l'entreprise. Il est toutefois logique et important de continuer à proposer des tickets papier à des tarifs attractifs. Les produits Youth Holidays sont et restent extrêmement compétitifs. C'est, en outre, la première adaptation tarifaire de la formule d'un mois. Les tarifs ne changent pas pour les tickets Youth et Youth Multi numériques.

La numérisation des pass vise à réduire la fraude à bord des trains et à limiter les discussions avec les accompagnateurs de train. Cela augmente également la sécurité des passagers.

17.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Pour les jeunes, le train restera de toute façon un moyen de transport cher. Je ne pense pas que ce soit un bon signal d'augmenter les tarifs alors que l'objectif consiste à encourager tout un chacun, y compris donc les jeunes et les personnes qui peinent avec le numérique, à prendre le train.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55011370C van M. Frank Troosters est transformée en question écrite.

18 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des gares de Huy et de Waremme pour les personnes à mobilité réduite" (55011379C)

Président: Jef Van den Bergh

18.01 **Hervé Rigot** (PS): Seules 21 gares sur

Gaat de minister akkoord met deze aanpak? Wat vindt hij van de verhogingen voor die jongerentickets? Is hij gewonnen voor het beleid van afbouw van het personeel en de fysieke loketten, waardoor veel vrouwen de trein niet meer durven nemen uit schrik voor bepaalde medereizigers en voor lege stations?

17.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): We leven in een wereld van digitalisering, wat nog wordt versterkt door de huidige gezondheidscrisis. De NMBS stelt vast dat haar klanten haar producten steeds meer digitaal aankopen en zet daarom sterk in op digitale verkopen. Zo wordt de trein ook aantrekkelijker voor een bepaald publiek. De prijsdifferentiatie tussen verkoopkanalen is meer gewoonte dan uitzondering geworden. De NMBS onderzoekt constant hoe ze haar aanbod kan vereenvoudigen, vandaar ook die digitalisering van tickets, wat goedkoper is voor het bedrijf. Daarnaast is het logisch en belangrijk om niet-digitale tickets te behouden aan een aantrekkelijk tarief. De Youth Holidays-producten zijn en blijven zeer competitief qua prijs. Dit is ook de eerste aanpassing van de tarieven voor de versie van één maand. De prijzen van de Youth-tickets en de digitale Youth Multi blijven ongewijzigd.

De digitalisering van de passen is bedoeld om fraudegevallen te verminderen aan boord van de treinen en de discussies met de treinbegeleider te beperken. Dat komt ook de veiligheid van de reizigers ten goede.

17.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Voor jongeren is de trein hoe dan ook nog altijd duur. Ik vind het geen goed signaal om prijsstijgingen door te voeren terwijl wij juist iedereen willen aanmoedigen om de trein te nemen, dus ook jongeren en mensen die digitaal niet mee zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55011370C van de heer Frank Troosters wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de stations Hoei en Borgworm voor personen met beperkte mobiliteit" (55011379C)

Voorzitter: Jef Van den Bergh

18.01 **Hervé Rigot** (PS): Slechts in 21 van de

546 permettent aux personnes à mobilité réduite (PMR) de voyager en toute autonomie. Votre prédécesseur nous avait indiqué que le financement serait négocié dans le plan pluriannuel et que les gares de Waremme et Huy, actuellement dépourvues de tout équipement, seraient inscrites dans les propositions de plan SNCB pour une réalisation en 2025-2026.

Qu'advient-il du plan pour le rehaussement des quais et l'accessibilité intégrale pour la période 2020-2030? Confirmez-vous les investissements à Huy et Waremme? Le nouveau coordinateur "accessibilité" de la SNCB a-t-il le mandat d'améliorer la politique de gestion des PMR? Prenez-vous des contacts avec vos collègues concernant l'accessibilité aux transports en commun pour les PMR?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Les efforts pour faciliter l'accès aux trains seront poursuivis avec la SNCB et Infrabel. Les négociations entre les deux entreprises sur le *masterplan* se concluront avant la fin du mois. L'objectif est de rendre 250 gares accessibles d'ici 2030. Les projets pour les gares de Huy et de Waremme qui doivent s'achever en 2024 incluent le rehaussement des quais à 76 cm et l'installation de rampes d'accès ou d'ascenseurs pour rejoindre les quais.

Le manager "accessibilité" doit veiller à l'inclusion de cette question dans tous les projets d'investissement. Il travaille en concertation avec toutes les parties prenantes internes et externes comme le Conseil supérieur national de la personne handicapée, Unia, le CAWaB,...

Les compétences de bien-être et de mobilité étant réparties entre le fédéral et les Régions, la SNCB et les autres opérateurs se concertent régulièrement pour promouvoir l'accessibilité et l'interchangeabilité entre les divers systèmes de transport. Il y a encore des efforts à réaliser mais nous y sommes prêts.

18.03 Hervé Rigot (PS): Merci pour le maintien du programme pour Huy-Waremme. Merci pour les personnes à mobilité réduite de l'avancement du projet d'une voire deux années; il accroîtra leur autonomie. Les transports en commun offrent l'accès au bien-être pour tous.

546 stations kunnen personen met een beperkte mobiliteit volledig zelfstandig reizen. Uw voorganger had aangegeven dat er over de financiering zou worden onderhandeld in het kader van het meerjarenplan en dat de stations Borgworm en Hoei, waar er momenteel geen enkele voorziening is, zouden worden opgenomen in de voorstellen voor het NMBS-plan dat in 2025-2026 moet worden uitgevoerd.

Wat gebeurt er met het plan om de perronverhoging en de volledige toegankelijkheid rond te krijgen in de periode 2020-2030? Bevestigt u de investeringen in Hoei en Borgworm? Heeft de nieuwe toegankelijkheidscoördinator van de NMBS het mandaat om het beleid te verbeteren ten aanzien van personen met een beperkte mobiliteit? Zult u contact opnemen met uw ambtgenoten met betrekking tot de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De inspanningen om de treinen gemakkelijker toegankelijk te maken zullen worden voortgezet in samenwerking met de NMBS en Infrabel. De onderhandelingen over het masterplan tussen de twee ondernemingen zullen deze maand nog afgerond worden. Het is de bedoeling om tegen 2030 250 stations toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit. De projecten voor de stations Hoei en Borgworm moeten tegen 2024 voltooid worden. In die stations zullen de perrons verhoogd worden tot de standaardhoogte van 76 cm, en zullen er hellingbanen of liften geplaatst worden naar de perrons.

De toegankelijkheidsmanager ziet erop toe dat dit issue meegenomen wordt in alle investeringsprojecten. Hij werkt samen met alle interne en externe stakeholders, zoals de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, Unia, CAWaB, e.a.

Aangezien de bevoegdheden inzake welzijn en mobiliteit verdeeld zijn over de federale overheid en de Gewesten, overleggen de NMBS en de andere operatoren regelmatig om de toegankelijkheid en de overstapmogelijkheden voor de diverse vervoerswijzen te bevorderen. Er is nog werk voor de boeg, maar we gaan onze tanden erin zetten.

18.03 Hervé Rigot (PS): Ik dank u voor het behoud van het programma voor Hoei en Borgworm. Namens de personen met beperkte mobiliteit dank ik u dat het project met één of misschien zelfs twee jaar vervroegd wordt. Dat zal hun autonomie ten goede komen. Het openbaar vervoer biedt iedereen toegang tot welzijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'assistance pour les PMR à la gare d'Anderlecht" (55011485C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la nouvelle gare d'Anderlecht pour les personnes en chaise roulante" (55011725C)

19 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in het station Anderlecht" (55011485C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het nieuwe station Anderlecht voor rolstoelgebruikers" (55011725C)

19.01 Josy Arens (cdH): Je salue les équipements pour PMR, rampes et ascenseur, de la gare rénovée d'Anderlecht. Cependant, il n'y aucun service d'assistance pour faire monter les personnes en chaise roulante dans le train car, selon la SNCB, l'assistance personnelle y est impossible. Comment y remédieriez-vous?

19.01 Josy Arens (cdH): Het gerenoveerde station Anderlecht beschikt nu over voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit, oprijhellingen en een lift, wat een goede zaak is. Er wordt echter niet voorzien in een dienst om rolstoelgebruikers de trein in te helpen, omdat persoonlijke assistentie daar volgens de NMBS niet mogelijk is. Wat zult u doen om dat probleem te verhelpen?

Le service d'assistance personnelle jusque 24 heures avant le départ est possible dans 132 gares sur 553, soit 24 %, et jusque 3 heures avant le départ dans 41 gares, soit un peu plus de 7 %. C'est très peu.

Persoonlijke assistentie kan tot 24 uur voor vertrek aangevraagd worden in 132 van de 553 stations, d.i. 24 %, en tot 3 uur voor vertrek in 41 stations, d.i. iets meer dan 7 %. Dat is erg weinig.

Comment améliorez-vous l'accessibilité des PMR aux gares du pays et wagons? Combien de gares ont-elles des infrastructures pour PMR? Engagez-vous du personnel pour l'assistance personnelle?

Hoe zult u de toegankelijkheid van de stations en de rijkstugten verbeteren voor personen met een beperkte mobiliteit? In hoeveel stations zijn er voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit? Zult u personeel aanwerven voor de persoonlijke assistentie?

19.02 Sophie Rohonyi (DéFI): *Bien que la nouvelle gare d'Anderlecht soit équipée de rampes et d'ascenseurs, il n'y aurait pas de système d'assistance des personnes en chaise roulante pour accéder au train, faute de personnel suffisant. Pour le moment, seules les gares les plus fréquentées en bénéficient. La SNCB précise que les futurs trains seront plus accessibles aux PMR.*

19.02 Sophie Rohonyi (DéFI): *Het nieuwe station Anderlecht is voorzien van oprijhellingen en liften, maar naar verluidt is er geen mogelijkheid tot assistentie voor rolstoelgebruikers om de trein in te komen, bij gebrek aan voldoende personeel. Vandaag wordt die dienst enkel aangeboden in de drukste stations. De NMBS preciseert dat de toekomstige treinen beter toegankelijk zullen zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.*

La possibilité d'assistance pour les personnes en fauteuil roulant dans la nouvelle gare d'Anderlecht sera-t-elle prochainement envisagée?

Zal de mogelijkheid tot assistentie voor rolstoelgebruikers binnenkort geboden worden in het nieuwe station Anderlecht?

19.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Comme je l'ai indiqué dans mon exposé d'orientation politique, une attention particulière sera accordée à l'amélioration de l'accessibilité universelle des trains et des gares. Des efforts seront poursuivis en collaboration étroite avec la SNCB et Infrabel. La situation, très variable selon les lieux, résulte d'années de non-investissement. Les responsabilités passées doivent être identifiées.

19.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Zoals ik in mijn beleidsverklaring gesteld heb zal er bijzondere aandacht besteed worden aan het verbeteren van de universele toegankelijkheid van de treinen en de stations. De inspanningen zullen in nauwe samenwerking met de NMBS en Infrabel voortgezet worden. De situatie, die van plaats tot plaats sterk verschilt, is het resultaat van jaren van niet-investering. Er moet worden nagegaan wie

daarvoor in het verleden verantwoordelijk geweest is.

La gare d'Anderlecht est accessible aux personnes à mobilité réduite. Les quais sont à la hauteur standard de 76 cm, il y a des marquages podotactiles, un automate de vente est accessible et la gare est équipée de deux rampes d'accès conformes aux exigences.

Het station Anderlecht is toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. De perrons bevinden zich op de standaardhoogte van 76 cm, er zijn ribbelstroken, er is een toegankelijke ticketautomaat en het station is uitgerust met twee conforme hellingsbanen.

La gare a été construite conformément à l'ambition de la SNCB de doubler le nombre de gares accessibles aux PMR en 5 ans.

Het station werd gebouwd in overeenstemming met de ambitie van de NMBS om het aantal voor PBM's toegankelijke stations binnen een periode van 5 jaar te verdubbelen.

La gare d'Anderlecht ne dispose pas d'une assistance permanente, notamment parce qu'il s'agit d'un point d'arrêt sans présence constante de personnel sur les lieux. Les voyageurs peuvent s'adresser à tout moment à Bruxelles-Midi, et nous étudions la possibilité que les accompagnateurs des voitures Desiro puissent permettre à des personnes en chaise roulante de pénétrer dans les voitures.

In het station Anderlecht is er geen permanente aanwezigheid van assistentiepersoneel, meer bepaald omdat het een stopplaats is waar niet altijd personeel ter plaatse is. De reizigers kunnen zich altijd tot Brussel-Zuid wenden en we bestuderen de mogelijkheid dat de treinbegeleiders van de Desirotreinen personen in een rolstoel helpen om in het treinstel te geraken.

Il n'y a actuellement que 78 gares accessibles aux PMR, je fais tout pour améliorer la situation. Les négociations avec la SNCB et Infrabel seront clôturées en janvier 2021 avec l'objectif d'arriver le plus rapidement possible à 250 gares accessibles.

Momenteel zijn er slechts 78 stations toegankelijk voor PBM's. Ik stel alles in het werk om de toestand te verbeteren. De onderhandelingen met de NMBS en Infrabel zullen in januari 2021 afgerond worden en het is de bedoeling om zo snel mogelijk over 250 toegankelijke stations te beschikken.

Les compétences Bien-être et Mobilité sont réparties entre fédéral et Régions et on se parle pour améliorer les choses. Vous pouvez compter sur ma détermination.

De bevoegdheden Welzijn en Mobiliteit zijn verspreid over de federale overheid en de Gewesten en er wordt overleg gepleegd om de zaken te verbeteren. U kunt op mijn vastberadenheid rekenen.

19.04 Josy Arens (cdH): Je sais que votre engagement est sérieux mais quand vous dites, dans les journaux, "espérer" convaincre vos partenaires du gouvernement d'investir plus, je souhaite que cela se passe sans difficultés, car le rail est l'avenir de notre mobilité.

19.04 Josy Arens (cdH): Ik weet dat uw engagement ernstig is, maar wanneer u in de kranten zegt dat u "hoopt" dat u uw regeringspartners ervan kunt overtuigen om meer te investeren, dan hoop ik dat dat zonder moeilijkheden goedgekeurd wordt, want het spoor is de toekomst van onze mobiliteit.

19.05 Sophie Rohonyi (DéFI): Je sais que la SNCB et Infrabel investissent dans l'accessibilité aux PMR.

19.05 Sophie Rohonyi (DéFI): Ik weet dat de NMBS en Infrabel in de toegankelijkheid voor PBM's investeren.

Il faut offrir des perspectives d'accès au train comme à la gare, en particulier quand cette dernière est flambant neuve. Non seulement c'est une demande légitime mais il s'agit aussi de nos engagements internationaux, notamment envers la Charte des droits fondamentaux.

We moeten de treinen en de stations toegankelijk maken voor die mensen, a fortiori de gloednieuwe stations. Dat is niet alleen een terechte vraag, maar ook een van onze internationale verbintenissen, die onder meer voortvloeit uit het Handvest van de Grondrechten van de EU.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan SmartMove de la Région bruxelloise et la taxe kilométrique" (55011486C)

20.01 Josy Arens (cdH): La Région bruxelloise a communiqué son plan SmartMove, comprenant la taxe kilométrique intelligente, sans s'être concertée préalablement avec les autres Régions et malgré une motion en ce sens du Parlement wallon, votée à l'unanimité.

Certes, la fiscalité en la matière doit évoluer en adéquation avec la mobilité du 21^e siècle. Mais sans alternative crédible, cette taxe sera une taxe supplémentaire douloureuse pour les Belges.

Quels sont vos plans pour finaliser le RER et le développement de l'offre intra-bruxelloise, pièces maîtresses du désengorgement automobile de Bruxelles? Quelle est votre politique pour les parkings SNCB, de plus en plus souvent payants ou saturés? Quelles propositions soumettez-vous aux autres ministres de la Mobilité pour mener une réflexion constructive sur le sujet?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Les habitudes de mobilité fondées sur la voiture privée sont aussi une entrave à la liberté.

Bruxelles est une des villes européennes les plus embouteillées et les plus polluées. Ne rien faire n'est pas une option. Contrairement à ce que vous affirmez, la Région bruxelloise souhaite une concertation avec les autres gouvernements.

Je souhaite développer l'offre suburbaine S à Bruxelles et sa périphérie. Elle est actuellement de douze relations commerciales, soit 700 trajets quotidiens dans 144 gares dont 35 à Bruxelles, depuis le 13 novembre, avec l'ouverture de la gare d'Anderlecht. C'est une réelle alternative à la voiture en offrant des temps de parcours très concurrentiels, notamment aux heures de pointe, et l'avantage énorme que les rails existent et que l'espace est réservé. On peut faire beaucoup avec peu de moyens, notamment pour la mobilité entre l'Est et l'Ouest. J'ai introduit des projets très concrets avec Infrabel et la SNCB pour le plan de relance et résilience de l'Union européenne.

20 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plan SmartMove van het Brussels Gewest en de kilometerheffing" (55011486C)

20.01 Josy Arens (cdH): Het Brussels Gewest heeft zijn SmartMove-plan bekendgemaakt. Dat plan omvat een slimme kilometerheffing. Het is tot stand gekomen zonder voorafgaand overleg met de andere Gewesten en ondanks een unaniem goedgekeurde motie van het Waals Parlement om een dergelijk overleg te organiseren.

De fiscaliteit in deze materie moet natuurlijk evolueren in lijn met de mobiliteit van de 21^e eeuw, maar zonder een geloofwaardig alternatief zal die heffing een pijnlijke bijkomende belasting zijn voor de Belgen.

Wat zijn uw plannen om het GEN en de ontwikkeling van het aanbod in Brussel te voltooien, waarmee de gordiaanse verkeersknoop in Brussel kan ontward worden? Wat is uw beleid inzake de NMBS-parkings, waarvoor steeds vaker betaald moet worden of die steeds vaker volzet zijn? Welke voorstellen zult u aan de andere ministers van Mobiliteit voorleggen om tot een constructief debat over het onderwerp te komen?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Mobiliteitsgewoonten die gebaseerd zijn op een eigen auto vormen ook een vrijheidsbelemmering.

Brussel is één van de steden in Europa met de meeste verkeersopstoppen en de ergste luchtvervuiling. Niets doen is geen optie. In tegenstelling tot wat u beweert, wil het Brussels Gewest in overleg treden met de andere regeringen.

Ik wil het voorstedelijke S-treinenaanbod in en rond Brussel verder ontwikkelen. Dat aanbod bestaat momenteel uit twaalf commerciële lijnen, en vertegenwoordigt 700 dagelijkse trajecten tussen 144 stations, waarvan 35 in Brussel. Daartoe behoort ook het station Anderlecht, dat op 13 november werd geopend. Het S-aanbod is een volwaardig alternatief voor de wagen, onder meer door de zeer competitieve reistijden, vooral tijdens de spitsuren. Een enorm voordeel is bovendien dat de sporen er al liggen en de ruimte reeds voorbehouden is. Daardoor is er veel mogelijk met weinig middelen, in het bijzonder wat de mobiliteit tussen het oosten en het westen betreft. Ik heb samen met Infrabel en de NMBS zeer concrete projecten ingediend in het kader van het plan voor herstel en veerkracht van de Europese Unie.

La finalisation du RER est une autre de mes priorités. Les travaux sont en cours. Je veillerai à ce que les délais soient respectés, voire accélérés pour atteindre la fréquence prévue d'au moins quatre trajets par heure en 2025. Je ne suis pas responsable des difficultés du passé. Il reste de nombreux travaux. Le comité de pilotage a eu sa première réunion sous ma responsabilité vendredi dernier.

Concernant les parkings, je vous renvoie à la réponse apportée à vos collègues en début de séance.

Pour la négociation, je suis régulièrement en contact avec mes collègues régionaux. Il est important que les ministres de la Mobilité se parlent et collaborent. C'est une autre manière de faire de la politique. Le dossier SmartMove a été renvoyé au comité de concertation, lequel a chargé la Région de Bruxelles-Capitale de créer une structure de concertation. Un groupe de travail organisera la concertation. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagé à ne pas prendre de décision tant que la concertation est en cours, donc au moins jusqu'au 31 mars. J'espère que nous pourrions nous parler de façon constructive et responsable.

20.03 Josy Arens (cdH): Le cdH restera attentif. L'accord gouvernemental est peu détaillé quant au RER.

Pour inciter les citoyens à prendre le train, je demande depuis un certain temps la gratuité des parkings SNCB.

L'incident est clos.

21 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La promotion et le soutien des circuits courts dans les gares" (55011497C)

21.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Pour favoriser les circuits courts, la SNCB a lancé un appel auprès des producteurs locaux et associations afin de tenir des points de retraits, dans les gares, où les consommateurs pourront venir chercher leur commande une fois par semaine.

Le projet a-t-il été maintenu pendant le deuxième confinement? Beaucoup de candidatures ont-elles été retenues? Quels sont les critères permettant de

Ook het voltooiën van het GEN behoort tot mijn prioriteiten. De werkzaamheden zijn aan de gang. Ik zal erop toezien dat men zich aan het tijdschema houdt, of dat er zelfs nog een versnelling hoger wordt geschakeld om de geplande frequentie van ten minste vier treinen per uur in 2025 te verwezenlijken. Ik ben niet verantwoordelijk voor de problemen uit het verleden en er moeten nog heel wat werkzaamheden gebeuren. De stuurgroep heeft vrijdag laatstleden voor het eerst vergaderd onder mijn verantwoordelijkheid.

Wat de parkings betreft, verwijs ik u naar het antwoord dat ik uw collega's bij het begin van de vergadering gegeven heb.

Voor de onderhandeling sta ik geregeld in contact met mijn gewestelijke collega's. Het is belangrijk dat de ministers van Mobiliteit met elkaar spreken en samenwerken. Het is een andere manier om aan politiek te doen. Het dossier SmartMove werd naar het Overlegcomité doorgestuurd, dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast heeft met de oprichting van een overlegorgaan. Een werkgroep zal instaan voor de organisatie van het overleg. De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zich ertoe verbonden geen beslissing te nemen zolang het overleg aan de gang is, dus minstens tot en met 31 maart. Ik hoop dat we op een constructieve en verantwoordelijke manier met elkaar in dialoog kunnen gaan.

20.03 Josy Arens (cdH): Het cdH zal de situatie nauwgezet blijven opvolgen. Het regeerakkoord blijft vaag over het GEN.

Om de burgers ertoe aan te zetten de trein te nemen, vraag ik al geruime tijd dat de NMBS-parkings gratis zouden zijn.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bevorderen en ondersteunen van de korte keten via afhaalpunten in stations" (55011497C)

21.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Om de korte ketens te bevorderen heeft de NMBS de lokale producenten en verenigingen ertoe opgeroepen afhaalpunten op te zetten in de stations waar de consumenten hun bestellingen één keer per week kunnen afhalen.

Werd dat project tijdens de tweede lockdown gehandhaafd? Werden er veel kandidaturen aanvaard? Op grond van welke criteria kan een

désigner une gare accueillant ce projet?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je salue le projet de la SNCB, visant à faire des gares des lieux de vie à la fois multiservices et multimodaux. L'accord de gouvernement vise une transition écologique et solidaire.

Malgré le confinement, la phase d'appel à candidatures s'est clôturée le 8 décembre dernier. L'analyse de la quarantaine de candidatures est en cours. La SNCB compte sur un lancement à partir de mars, pour autant que les conditions sanitaires le permettent. Le test est prévu pour un an.

Les gares doivent encore être sélectionnées, compte tenu de critères tels que l'espace disponible et adapté, les possibilités logistiques et le soutien local. Pour la phase de test, les gares d'Ottignies, de Liège-Guillemins, de Gand-Saint-Pierre et de Braine-le-Comte ont été sélectionnées.

Après la période d'observation, l'objectif est d'étendre le projet à d'autres gares.

21.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je me réjouis des nombreuses candidatures reçues. Les gares sont des lieux de connexion: on peut renforcer leur rôle de pôle de services et en faire des lieux de vie. Nous verrons à la fin de la période de test si le projet peut être étendu à d'autres gares plus petites, en zone rurale, qui offrent des perspectives intéressantes.

L'incident est clos.

22 Question de Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution du nombre de voyageurs dans le Limbourg" (55011511C)

22.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*en néerlandais*): Dans tout le pays, le nombre d'usagers du train augmente, sauf dans le Limbourg, où il a diminué de 7,24 % en sept ans. Comment le ministre explique-t-il ces chiffres désastreux? Comment redresserez-vous la barre?

Dans un certain nombre de gares où la baisse se situe entre 19 % et 50 %, les heures d'ouverture des guichets ont été réduites de façon drastique. Le ministre va-t-il revenir sur cette décision afin d'améliorer le service aux usagers du train?

station voor dat project in aanmerking genomen worden?

21.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik verwelkom het plan van de NMBS om van de stations een multifunctionele en multimodale leefomgeving te maken. Het regeerakkoord voorziet in een ecologische en solidaire transitie.

Ondanks de lockdown werd de oproep tot kandidaatstelling op 8 december afgesloten. Er werden een veertigtal kandidaturen ingediend die momenteel onderzocht worden. De NMBS rekent op de opstart in maart, voor zover de gezondheidssituatie het toelaat. De testfase zou een jaar duren.

De stations moeten nog geselecteerd worden. Daarbij wordt er rekening gehouden met criteria zoals de beschikbare en aangepaste ruimte, de logistieke mogelijkheden en de lokale ondersteuning. Voor de testfase werden de stations Ottignies, Luik-Guillemins, Gent-Sint-Pieter en 's-Gravenbrakel gekozen.

Het is de bedoeling dat het project na de observatieperiode uitgebreid wordt tot andere stations.

21.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat er zoveel kandidaturen ingediend werden. Stations zijn verbindingsplekken: we kunnen hun rol als dienstenknooppunt versterken en er leefomgevingen van maken. Na de proefperiode zullen we zien of het project uitgebreid kan worden tot andere, kleinere stations in landelijke gebieden, die interessante perspectieven bieden.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dalende reizigers aantallen in Limburg" (55011511C)

22.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*Nederlands*): In het hele land stijgt het aantal treinreizigers, behalve in Limburg, waar de aantallen in zeven jaar tijd met 7,24 % gedaald zijn. Hoe verklaart de minister die rampzalige cijfers? Hoe zal hij ze opkrikken?

In een aantal stations met dalingen tussen 19 en 50 % zijn de openingsuren van de loketten sterk verminderd. Wil de minister daarop terugkomen om de dienstverlening aan de treinreiziger te verbeteren?

Le professeur Miermans, expert en mobilité, affirme que le tripatouillage des règles de stationnement peut être en partie responsable de la chute du nombre de voyageurs. Quelle est la vision du ministre sur le stationnement payant? Quelles mesures prendra-t-il pour pallier le manque de places de stationnement dans certaines gares? L'offre de trains limitée entre Bruxelles et Hasselt sera-t-elle améliorée?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): J'ambitionne de développer l'offre de transport de la SNCB en renforçant l'offre de trains et en rendant les trains plus fiables, plus accessibles et plus ponctuels.

(*En français*) Cela vaut aussi pour la province de Luxembourg, monsieur Arens.

(*En néerlandais*) L'objectif est que dans chaque gare, un train arrive toutes les 30 minutes, et même toutes les 10 minutes dans les gares des grandes agglomérations. Nous n'y sommes pas parvenus ces dernières années faute de politique d'investissement claire. Vu les longs délais de planification et d'exécution des projets ferroviaires, un tel plan est absolument essentiel.

L'offre dans le Limbourg doit être substantiellement revue, et des améliorations structurelles y sont prévues dans le plan de transport 2020-2023. J'ai déjà répondu aux questions portant sur les parkings.

Il est pour l'instant impossible d'augmenter l'offre dans le Limbourg, deux quais étant hors d'usage à Hasselt en raison de travaux, sans compter le nombre élevé de tronçons à voie unique dans la province.

J'espère que des progrès seront réalisés dans les années à venir. Je demande davantage de moyens pour le rail, y compris en province du Limbourg.

22.03 **Gaby Colebunders** (PVDA-PTB) (*en néerlandais*): De nombreux Limbourgeois doivent chercher du travail en dehors de la province. Le voyage en train de Hasselt à Bruxelles est plus long que celui de Bruxelles à Paris. Il n'y a même pas de liaisons ferroviaires entre la région mosane et Hasselt. Le Limbourg n'a pas obtenu sa part du gâteau en matière de rénovation, d'offre de trains ou d'expansion.

L'assiette de la ligne 20 est toujours présente et la ligne peut être réactivée. Nous avons déposé une résolution à ce sujet pour laquelle nous demandons la priorité. La population limbourgeoise adhère déjà

Professor Miermans, mobiliteitsexpert, stelt dat het gemorrel aan de parkeerregeling mee aan de basis van de daling kan liggen. Wat is de visie van de minister op betalend parkeren? Wat zal hij doen aan het feit dat er aan sommige stations niet voldoende parkeeraanbod is? Zal het schrale treinaanbod tussen Brussel en Hasselt worden verbeterd?

22.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik heb de ambitie om het vervoersaanbod van de NMBS te ontwikkelen met meer aanbod en ook met betrouwbaardere, toegankelijke en stiptere treinen.

(*Frans*) Dat geldt ook voor de provincie Luxemburg, mijnheer Arens.

(*Nederlands*) De bedoeling is dat er in elk station om de 30 minuten een trein komt en in de stations van de grote agglomeraties elke 10 minuten. De voorbije jaren is dat niet gelukt omdat er geen duidelijk investeringsbeleid was. Een dergelijk plan is absoluut nodig omdat de planning- en realisatietermijn van spoorprojecten zo lang is.

Het aanbod in Limburg moet veel beter. In het vervoersplan 2020-2023 staan structurele verbeteringen van het aanbod in Limburg. De vragen over de parkings heb ik al beantwoord.

Op dit moment kan het aanbod in Limburg niet worden verhoogd omdat er twee perrons in Hasselt buiten dienst zijn door werken. Daar komt bij dat er in Limburg nog tal van enkelsporige baanvakken zijn.

Ik hoop in de komende jaren vooruitgang te boeken. Ik vraag meer middelen voor het spoor, ook voor Limburg.

22.03 **Gaby Colebunders** (PVDA-PTB) (*Nederlands*): Veel Limburgers moeten op zoek naar werk buiten de provincie. De treinreis van Hasselt naar Brussel duurt langer dan van Brussel naar Parijs. Van de Maaskant naar Hasselt zijn er zelfs geen treinverbindingen. Limburg heeft geen degelijk deel van de koek gekregen bij renovatie, aanbod of uitbreiding.

De bedding van lijn 20 ligt er nog en die kan opnieuw geactiveerd worden. Daarover hebben we een resolutie ingediend waarvoor we prioriteit vragen. Het draagvlak in Limburg is er al.

à ce projet.

L'incident est clos.

23 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation des locomotives des séries 18 et 19" (55011538C)

23.01 Josy Arens (cdH): Il y aurait trop de locomotives Siemens des séries 18-19. De nombreux trains sont constitués d'une locomotive à chaque extrémité, une tirant à l'aller et l'autre au retour. Au prix d'une locomotive, ce procédé est coûteux; on pourrait y placer des voitures pilotes, sauf pour les rames scindables.

Comment expliquer l'utilisation des locomotives 18-19 Siemens en terme d'unités? Quel est le nombre de voitures pilotes adaptables aux voitures M5 et M6? N'a-t-on pas commandé trop de locomotives à Siemens et pas assez de voitures pilotes à Bombardier?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Selon votre question, de nombreux trains auraient une locomotive à chaque extrémité, ce n'est pas le cas.

Douze rames non scindables circulent sur le réseau encadrées par deux locomotives de type T 18.

Il arrive qu'une locomotive soit utilisée à la place d'une voiture-pilote si celle-ci est avariée.

Deux raisons principales peuvent être avancées au manque de voitures-pilotes: le nombre limité de types d'équipements nécessaires pour se rendre au Luxembourg où les machines L 11 sont indispensables et le passage de l'ancien au nouveau matériel roulant avec déplacement des voitures M 4 au profit des M 7 en retard de livraison. Nous venons de faire le point sur le contrat d'achat du matériel M 7.

La SNCB dispose de 492 voitures M 6 dont 64 voitures-pilotes et de 130 voitures M 5 dont 18 voitures-pilotes.

23.03 Josy Arens (cdH): J'avais l'impression que plus de douze rames d'une telle locomotive circulaient.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van locomotieven van reeks 18 en 19" (55011538C)

23.01 Josy Arens (cdH): Naar verluidt circuleren er te veel Siemens-locomotieven van de series 18 en 19. Heel wat treinen worden samengesteld met een locomotief aan elk van de uiteinden, waarvan de ene trekt tijdens de heenweg en de andere tijdens de terugweg. Gezien de prijs van een locomotief, is dat een dure manier van werken. Men zou in plaats daarvan stuurrijtuigen kunnen gebruiken, behalve voor de splitsbare rijtuigen.

Waarom worden er zoveel Siemens-18 en 19-locomotieven gebruikt? Hoeveel stuurrijtuigen kunnen er aan de M5- en de M6-rijtuigen aangepast worden? Heeft men niet bij Siemens te veel locomotieven en bij Bombardier te weinig stuurrijtuigen besteld?

23.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): In uw vraag gaat u ervan uit dat er veel treinen zouden rondrijden met een locomotief aan elk uiteinde. Dat is niet het geval.

Er circuleren twaalf niet-splitsbare rijtuigen op het spoornet met een T-18-locomotief aan elke kant.

Er wordt wel eens een locomotief gebruikt in plaats van een stuurrijtuig als het stuurrijtuig defect is.

In verband met het gebrek aan stuurrijtuigen kunnen er twee hoofdredenen naar voren geschoven worden: het beperkte aantal mogelijke types van voertuigen om naar Luxemburg te rijden, waar L1-locomotieven noodzakelijk zijn, en de vernieuwing van het rollend materieel met de vervanging van M4-rijtuigen door M7-rijtuigen, waarvan de levering vertraging opgelopen heeft. We hebben recentelijk in verband met het aankoopcontract van het M7-materieel een stand van zaken opgemaakt.

De NMBS beschikt over 492 M6-rijtuigen, waarvan 64 stuurrijtuigen en 130 M5-rijtuigen, waarvan 18 stuurrijtuigen.

23.03 Josy Arens (cdH): Ik had de indruk dat er meer dan twaalf treinstellen met zowel vooraan als achteraan een dergelijke locomotief op het spoornet reden.

Het incident is gesloten.

24 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de confort des rames Desiro" (55011539C)

24.01 Josy Arens (cdH): Les automotrices électriques Desiro, du constructeur allemand Siemens, ont été conçues pour de courtes distances, avec un confort rudimentaire, comme en témoignent une unique toilette, l'absence de tablette pour travailler et de prise de courant sauf en première classe. J'ai constaté l'absence de poubelles, des vitres abîmées et détériorées par des tags, un chauffage inexistant et des courants d'air importants. Or ces rames sont utilisées pour de longue distance comme des trajets Bruxelles-Rochefort ou Bruxelles-Dinant. Tous les réseaux européens utilisent des automotrices à double étage pour leur réseau RER sauf la Belgique.

Ce matériel a-t-il été acheté de façon excessive et sans appréhender les spécificités des rames RER? Ne sera-t-il pas désuet quand le RER sera opérationnel?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Votre description des rames Desiro est quelque peu excessive même si elles conviennent mieux aux courts trajets. On trouve des prises de courant en première et deuxième classes, une signalisation et un système de chauffage. Ces voitures sont, en outre, accessibles aux PMR. En attendant la mise en service du matériel M7, un nombre limité de relations IC restent assurées par du matériel Desiro.

Les besoins de capacité estimés et la fréquence élevée des services ferroviaires que nous visons nécessitent l'utilisation de tout le matériel. Notre priorité étant la ponctualité et la fréquence, de nouvelles commandes ont été passées.

Le matériel Desiro est destiné à un usage exclusif sur les trains S à proximité des villes et les trains L à arrêts fréquents, en raison de sa souplesse, sa capacité d'accélération et sa facilité d'accès. Il n'est pas prévu d'utiliser des voitures à double étage pour les liaisons RER. Elles sont plus grandes, plus lourdes et moins rapides que les rames Desiro, qui sont davantage destinées à des trajets courts et dynamiques. L'expérience des voitures Desiro n'est pas aussi négative que ce que vous affirmez. Je vous invite à la retenter.

24.03 Josy Arens (cdH): Pour inciter les citoyens à utiliser le train, il faut garantir le confort des

24 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan comfort in de Desirotreinstellen" (55011539C)

24.01 Josy Arens (cdH): De elektrisch aangedreven Desirotreinstellen van de Duitse treinenbouwer Siemens werden ontworpen voor korte afstanden en bieden weinig comfort: er is slechts een toilet, er zijn geen tafeltjes om aan te werken en er zijn geen stopcontacten, behalve in eerste klasse. Ik heb vastgesteld dat er geen vuilbakjes zijn, dat de ramen beschadigd zijn en vol tags zitten, dat er geen verwarming is en dat het er flink tocht. Die rytuigen worden evenwel gebruikt voor lange afstanden, zoals het traject Brussel-Rochefort of Brussel-Dinant. Op alle Europese spoorwegnetten rijden er dubbeldekstreinen op het GEN-net, maar niet in België.

Werd er te veel van dat rollend materieel aangekocht zonder rekening te houden met de specificiteiten van de GEN-treinstellen? Zal dat materieel niet verouderd zijn tegen de tijd dat het GEN operationeel zal zijn?

24.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): U overdrijft een beetje bij uw beschrijving van de Desirotreinstellen, maar ze lenen zich inderdaad beter voor korte trajecten. Er zijn stopcontacten in eerste en tweede klasse, alsook een infoscherm en verwarming. De Desiro's zijn bovendien toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. In afwachting van de ingebruikname van de M7-rijtuigen zullen er op een beperkt aantal IC-verbindingen Desirotreinstellen blijven rijden.

Gezien de ingeschatte capaciteitsbehoeften en het hoge aantal treinen per uur dat we nastreven, moet al het beschikbare materieel gebruikt worden. Stiptheid en een groot aantal treinen per uur zijn onze prioriteiten. Daarom werd er nieuw materieel besteld.

De Desirotreinstellen worden uitsluitend gebruikt voor de S-treinen in de buurt van de steden en de L-treinen met frequente stops, omdat ze flexibel zijn, snel optrekken en vlot toegankelijk zijn. Het is niet de bedoeling om dubbeldekstreinstellen in te zetten op het GEN. Die zijn immers groter, zwaarder en minder snel dan de Desiro's, die eerder bestemd zijn voor korte en dynamische trajecten. De ervaring met de Desirotreinstellen is niet zo slecht als u laat uitschijnen. Ik stel voor dat u nog eens een rit met een Desiro maakt.

24.03 Josy Arens (cdH): Als we de burgers ertoe willen aanmoedigen om de trein te nemen, moet het

véhicules pour les longues distances. Je compte sur votre détermination pour améliorer la situation.

L'incident est clos.

25 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déclassement de matériel de la SNCB" (55011540C)

25.01 Josy Arens (cdH): Alors que, jadis, du matériel moins avancé et moins confortable restait en fonctionnement pendant plus de 60 ans, aujourd'hui, on assiste à un déclassement très rapide des locomotives et du matériel tracté: locomotives 11 qui traînent à Stockem faute d'acheteurs et finissent à la ferraille; séries 21 et 27 découpées au chalumeau, etc.

Je me demande si la SNCB n'avait pas commandé trop de matériel ces dernières années, justifiant ce déclassement très rapide.

Bien sûr, si le train est de plus en plus utilisé, il faudra davantage de matériel.

25.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Vous faites un procès d'intention à la SNCB! Vous demandez du matériel plus confortable mais vous reprochez que l'on remplace le matériel.

En Europe occidentale, aujourd'hui, la durée de vie du matériel ferroviaire est plutôt de 40 ans. La durée d'amortissement est de 35 ans. La politique de mise hors service dépend de limites techniques, des exigences légitimes en matière de confort, de l'évolution des lois en ce qui concerne les systèmes de sécurité à bord (ETCS notamment) ou encore de l'obsolescence de certains composants – on ne construit plus aussi solide qu'avant, effectivement.

Les locomotives 21 et 27, qui ont plus de 40 ans, vont atteindre une limite technique qui imposerait une révision et des investissements lourds. Elles ont des problèmes de fiabilité, d'obsolescence et ne sont pas équipées du système ETCS. Elles seront revendues si le marché le permet ou envoyées dans un centre de recyclage.

Il en va de même des voitures M4, dénuées de climatisation, d'affichage d'information, de prises électriques. La SNCB a préféré acquérir du matériel

confort van de voertuigen voor lange afstanden gegarandeerd zijn. Ik reken op uw vastberadenheid om de situatie te verbeteren.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De buitendienststelling van NMBS-materieel" (55011540C)

25.01 Josy Arens (cdH): Terwijl het rollend materieel vroeger meer dan 60 jaar meeinging, hoewel het minder geavanceerd en minder comfortabel was, zien we vandaag dat de locomotieven en het gesleepte materieel uiterst snel buiten dienst gesteld worden: bij gebrek aan kopers staan er in Stokkem locomotieven van reeks 11 te wachten tot ze op de schroothoop gegooid worden; de reeksen 21 en 27 worden met de snijbrander tot schroot herleid, enz.

Ik vraag me af of de NMBS de voorbije jaren niet te veel materieel besteld heeft, wat die erg snelle buitengebruikstelling zou rechtvaardigen.

Indien er steeds meer reizigers de trein nemen, moet er natuurlijk ook meer materieel zijn.

25.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): U schrijft de NMBS vermeende bedoelingen toe! U vraagt enerzijds dat het materieel meer comfort zou bieden, maar verwijt ons anderzijds dat we het materieel vervangen.

In West-Europa heeft het spoorwagematerieel momenteel een levensduur die veeleer 40 jaar bedraagt. De afschrijvingstermijn belooft 35 jaar. De beslissingen om materieel buiten dienst te stellen, hangen af van technische beperkingen, legitieme vereisten inzake comfort, de evolutie van de wetgeving op het vlak van veiligheidssystemen aan boord (meer bepaald ETCS) of nog de veroudering van bepaalde onderdelen – de stellen zijn inderdaad niet meer zo stevig gebouwd als vroeger.

De locomotieven van de reeksen 21 en 27, die meer dan 40 jaar oud zijn, bereiken hun technische limieten, waardoor er een revisie en zware investeringen nodig zouden zijn. Ze zijn onbetrouwbaar, verouderd en niet uitgerust met het ETCS. Als de markt gunstig is zullen ze worden doorverkocht of anderszins naar een recyclingcentrum gestuurd.

Hetzelfde geldt voor de M4-rijtuigen, die geen airconditioning, informatieborden of stopcontacten hebben. De NMBS heeft er de voorkeur aan

moderne, à double étage pour ce qui concerne les M7, ce qui permet un plus grand confort et un volume plus élevé de voyageurs, en particulier sur la jonction Nord-Midi.

25.03 Josy Arens (cdH): Alors qu'on demande des efforts vers le "zéro déchet", les pouvoirs publics ne donnent pas l'exemple. Essayez d'influencer la SNCB dans ce sens.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La déclaration d'intention pour un réseau européen de trains de nuit" (55011543C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55011829C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retour du train de nuit" (55012228C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55012383C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55012401C)

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les compagnies ferroviaires allemande, française, autrichienne et suisse ont signé un protocole d'accord pour développer conjointement un réseau de trains de nuit. Celui-ci permettrait, par exemple, de voyager en train de nuit de Bruxelles à Paris et Berlin à partir de décembre 2023.

Malgré les déclarations à ce sujet dans l'accord du gouvernement et l'exposé d'orientation politique du ministre, la SNCB ne serait pas impliquée dans cette initiative.

Des demandes ont-elles déjà été reçues pour des connexions nocturnes entre Bruxelles et Paris et entre Bruxelles et Berlin? La SNCB a-t-elle été sollicitée pour y participer? Le ministre envisage-t-il de prendre une initiative afin de faire tout de même participer la SNCB à ce protocole d'accord? La SNCB a-t-elle des projets concrets pour l'exploitation de liaisons en trains de nuit? Le ministre sait-il quand la liaison nocturne existante entre Bruxelles et Vienne, actuellement suspendue, pourra être relancée?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): En complément des questions du collègue Vandenbroucke, je souhaiterais poser la question suivante.

Quel est l'état de la situation en ce qui concerne l'introduction éventuelle d'un train de nuit entre la

gegeven om modern materieel aan te schaffen, waaronder de M7-dubbeldekkers, waardoor de reizigers meer comfort en meer ruimte hebben, met name op de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

25.03 Josy Arens (cdH): Terwijl er 'zero-waste'-inspanningen gevraagd worden, geeft de overheid niet het goede voorbeeld. Probeer de NMBS te stimuleren om dat spoor te volgen.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De intentieverklaring voor een Europees nachttreinnet" (55011543C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Nachttreinen" (55011829C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De revival van de nachttrein" (55012228C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nachttreinen" (55012383C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nachttreinen" (55012401C)

26.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De Duitse, Franse, Oostenrijkse en Zwitserse spoorwegmaatschappijen hebben een intentieverklaring ondertekend om samen een nachttreinnet te ontwikkelen. Daardoor zou het bijvoorbeeld mogelijk worden vanaf december 2023 van Brussel met de nachttrein naar Parijs en Berlijn te sporen.

Ondanks de verklaringen in dat verband in het regeerakkoord en de beleidsverklaring van de minister, zou de NMBS niet betrokken zijn bij dit initiatief.

Zijn er al aanvragen binnengekomen voor nachttreinverbindingen tussen Brussel en Parijs en tussen Brussel en Berlijn? Is de NMBS gepolst om eraan mee te werken? Plant de minister een initiatief om de NMBS alsnog te doen aansluiten bij deze intentieverklaring? Heeft de NMBS concrete plannen voor de exploitatie van nachttreinverbindingen? Heeft de minister zicht op de opschorting van de bestaande nachttreinverbinding tussen Brussel en Wenen?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Aanvullend bij de vragen van collega Vandenbroucke, heb ik nog volgende vraag.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de mogelijke introductie van een nachttrein van

Suède et l'Europe occidentale, notamment vers la Belgique et Bruxelles?

26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En complément des questions précédentes, je souhaiterais savoir si les chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont déjà entrepris des démarches supplémentaires? Une concertation a-t-elle déjà été menée avec le SPF Mobilité? Dans l'affirmative, des engagements ont-ils été pris?

En ce qui concerne le train de nuit vers Malmö, le SPF allait fournir des données afin de permettre une étude de faisabilité. Ces données ont-elles déjà été communiquées et l'administration suédoise a-t-elle déjà procédé à cette étude? Existe-t-il encore d'autres plans pour faire en sorte que la Belgique puisse adhérer au réseau de trains de nuit? En sait-on davantage au sujet de la plate-forme International Rail Passengers (IRP)? Quelles sont les attentes du ministre à cet égard?

26.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Faire de Bruxelles une plaque tournante du trafic ferroviaire européen est important pour développer une alternative aux vols à courte et moyenne distance, et à la route. Cependant les trains de nuit représentent un coût important de passage sur les rails, de péages, d'acquisition de nouveau matériel, de gestion des coûts et recettes entre les différents pays partenaires.

La Belgique a-t-elle l'intention de se joindre au partenariat annoncé? Des contacts ont-ils eu lieu entre la SNCB et les autres entités ferroviaires? Des mutualisations sont-elles envisagées? Quels sont les projets en la matière?

26.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Je voudrais me joindre à mes collègues. J'attends avec impatience les initiatives concrètes que prendront le SPF Mobilité et la SNCB.

26.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les trains de nuit font toujours un peu rêver. Je salue et je soutiens les différentes initiatives visant à réintroduire les trains de nuit en Europe. Elles s'inscrivent dans la transition écologique et le transfert modal envisagés par l'ensemble du gouvernement.

(*En français*) Des homologues européens ont pris des initiatives en ce sens. J'ai cosigné une déclaration d'intention avec le ministre allemand.

(*En néerlandais*) Je saisisrai l'opportunité de l'Année

Zweden richting West-Europa, onder andere naar België en Brussel?

26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Aanvullend bij de vorige vragen, verneem ik graag of de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) al verdere stappen hebben ondernomen? Was er al overleg met de FOD Mobiliteit? Zo ja, werden er engagementen aangegaan?

Met betrekking tot de nachttrein naar Malmö zou de FOD gegevens ter beschikking stellen om een haalbaarheidsstudie mogelijk te maken. Is dat al gebeurd en heeft de Zweedse administratie die studie reeds uitgevoerd? Zijn er nog andere plannen om ervoor te zorgen dat België kan aansluiten op het nachttreinnetwerk? Is er meer nieuws over het International Rail Passengers platform (IRP). Welke verwachtingen koestert de minister in dat verband?

26.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Het is belangrijk om van Brussel een draaischijf van het Europese treinvervoer te maken teneinde een alternatief voor de korte- en middellangeafstandsvluchten en het wegverkeer te ontwikkelen. Aan de nachttrein hangt echter een niet onbelangrijk prijskaartje op het stuk van het spoorgebruik, de tol, de aankoop van nieuw materieel, het kostenbeheer en de verdeling van de inkomsten over de verschillende partnerlanden.

Is België van plan om zich bij het aangekondigde partnerschap aan te sluiten? Worden er contacten gelegd tussen de NMBS en de andere spoorwegmaatschappijen? Worden er bepaalde groepsaankopen overwogen? Welke projecten staan er in dat verband op stapel?

26.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik sluit ik mij aan bij de collega's. Ik kijk uit naar de concrete initiatieven die de FOD Mobiliteit en de NMBS zullen nemen.

26.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Nachttreinen doen een beetje dromen. Ik verwelkom en steun de verschillende initiatieven om opnieuw nachttreinen in te leggen in Europa. Ze sluiten aan bij de ecologische transitie en de modal shift die de voltallige regering voor ogen heeft.

(*Frans*) Europese ambtgenoten hebben initiatieven in die richting genomen. Ik heb samen met de Duitse minister een intentieverklaring ondertekend.

(*Nederlands*) Ik zal het European Year of Rail 2021

européenne du Rail 2021 pour me concerter avec mes collègues européens à ce sujet. La mise en service de nouveaux trains de nuit est évidemment conditionnée par le potentiel économique de ces liaisons et les possibilités sur le plan logistique.

(En français) Cela prend du temps et la crise sanitaire n'aide pas.

(En néerlandais) J'encouragerai le SPF Mobilité et la SNCB à participer aux différentes initiatives, telles que la plateforme néerlandaise IRP, reprenant, entre autres, les initiatives TEE 2.0 lancées par le gouvernement allemand.

(En français) J'ai soutenu cette initiative de ma signature.

(En néerlandais) La liaison supplémentaire vers Berlin n'aura aucune incidence puisque ce train de nuit empruntera en Belgique le sillon du train de nuit à destination de Vienne. La SNCB n'a pas été contactée mais après la conférence de presse, elle a demandé à ma demande des informations aux opérateurs pour examiner les opportunités de coopération.

(En français) La conférence de presse s'est déroulée sans que la Belgique ou la SNCB n'aient été contactées. À ma demande, les responsables de la SNCB ont pris contact avec les initiateurs du projet pour leur signifier leur disponibilité. Ces trains passeront par la Belgique.

(En néerlandais) L'objectif est incontestablement de faire redémarrer la liaison ferroviaire nocturne vers Vienne au cours du printemps 2021, mais tout dépendra de l'évolution de la pandémie. La liaison est actuellement suspendue jusqu'au 10 février et le restera peut-être jusqu'au 26 mars. J'espère qu'elle pourra redevenir opérationnelle le 27 mars.

La législation applicable aux redevances pour l'utilisation des sillons ferroviaires figure aux articles 46 à 60 du Code ferroviaire et dans l'arrêté royal du 19 juillet 2019. Elle fixe les principes qu'Infrabel doit appliquer pour le calcul des redevances. La récente modification du mode de calcul n'aura sans doute pas d'impact significatif sur les trains de nuit.

(En français) Les discussions commencent. Elles sont tributaires de la situation sanitaire et de la disponibilité du matériel roulant.

aangrijpen om hierover in overleg te treden met mijn Europese collega's. Het inleggen van nieuwe nachttreinen is natuurlijk afhankelijk van het economisch potentieel van de verbindingen en van de logistieke mogelijkheden.

(Frans) Dat vergt tijd, en de coronacrisis is daarbij niet bevorderlijk.

(Nederlands) Ik zal de FOD Mobiliteit en de NMBS aanmoedigen om deel uit te maken van de verschillende initiatieven, bijvoorbeeld het Nederlandse IRP-platform met onder meer de door de Duitse overheid gelanceerde TEE 2.0-initiatieven.

(Frans) Ik heb dat initiatief gesteund door er mijn handtekening onder te zetten.

(Nederlands) De bijkomende verbinding naar Berlijn heeft geen impact, aangezien die nachttrein in België het rijpad van de nachttrein naar Wenen zal gebruiken. De NMBS werd niet gecontacteerd, maar heeft op mijn vraag na de persconferentie zelf informatie gevraagd bij de operatoren om de samenwerkingsopportuniteiten na te gaan.

(Frans) In de aanloop naar de persconferentie werd er geen contact opgenomen met de Belgische overheid of de NMBS. Op mijn vraag hebben de verantwoordelijken van de NMBS de initiatiefnemers van het project laten weten dat ze beschikbaar zijn. Die treinen zullen door ons land rijden.

(Nederlands) Het is zeker de bedoeling de nachttreinverbinding naar Wenen in de loop van het voorjaar 2021 terug op te starten, maar een en ander is afhankelijk van de evolutie van de pandemie. Momenteel is de verbinding zeker opgeschort tot 10 februari en blijft ze mogelijk tot 26 maart opgeschort. Ik hoop dat ze op 27 maart weer operationeel kan worden.

De wetgeving van toepassing op de rijpadvergoedingen is opgenomen in de Spoorcodex, artikelen 46 tot 60 en in het KB van 19 juli 2019. Ze bepaalt de principes die Infrabel moet toepassen bij de berekening van de vergoedingen. De recente aanpassing van de berekeningswijze zal wellicht geen significante impact hebben op de nachttreinen.

(Frans) De gesprekken beginnen. Het verloop ervan wordt bepaald door de gezondheidssituatie en de beschikbaarheid van het rollend materieel.

La SNCB et moi-même souhaitons avancer le plus rapidement possible, en remettant en service la liaison Bruxelles-Vienne, en aboutissant dans le projet Bruxelles-Malmö, en participant au projet Paris-Berlin et à toute initiative avec mes collègues européens de la Mobilité. Sans le covid, l'année 2021 aurait été idéale pour lancer ce type de projets; nous préparons néanmoins l'avenir.

26.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je partage la vision volontariste du ministre sur le potentiel des trains de nuit. Je me réjouis que la SNCB examine des partenariats avec les autres compagnies ferroviaires européennes.

26.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me demande si notre pays est prêt à investir dans ce dossier. Pour le train au départ de Malmö, l'on essaye de mettre en place une construction avec la Suède et le Danemark, afin de réaliser une sorte de procédure d'appel d'offres public. On est encore à la recherche de pays partenaires. Ainsi, une participation publique sera possible en respectant les règles européennes. Le ministre juge-t-il cette option intéressante?

Les trains de nuit sont attrayants, mais les trains à grande vitesse et les autres trains internationaux sont une alternative au moins aussi importante aux vols aériens. En améliorant la liaison ferroviaire entre Amsterdam et Berlin, les Pays-Bas espèrent convaincre 1,9 millions de passagers de prendre le train plutôt que l'avion. Cela semble un nombre impressionnant, mais cela ne représente que 2,5 % du nombre total de vols à Schiphol. Cela démontre à quel point le niveau d'ambition doit être élevé.

26.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Notre pays doit se positionner aux avant-postes quand il s'agit du retour des trains de nuit en Europe, mais il faudra d'abord opérer un important mouvement de rattrapage. Je me réjouis que le ministre ait incité la SNCB à examiner d'éventuels partenariats. Je reste sur ma faim quant à l'International Rail Passengers Platform. Cette initiative pourrait être à la base de nombreuses concertations constructives.

26.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je me réjouis des liaisons vers Vienne et Malmö. Nous attendons que les mois prochains portent de bonnes nouvelles, notamment en matière de mobilité.

La liste est longue des problèmes techniques retardant le déploiement du train de nuit. Continuez à encourager la SNCB à jouer un rôle dans ce

De NMBS en ikzelf willen zo snel mogelijk vooruitgang boeken door de verbinding Brussel-Wenen opnieuw in gebruik te nemen, het project voor de verbinding Brussel-Malmö tot een goed eind te brengen, deel te nemen aan de geplande verbinding Parijs-Berlijn en door samen met mijn Europese collega's van Mobiliteit aan elk ander initiatief ter zake deel te nemen. Zonder covid zou 2021 ideaal zijn geweest om dergelijke projecten op te starten maar we bereiden de toekomst voor.

26.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik deel de voluntaristische visie van de minister over het potentieel van de nachttreinen. Ik ben blij dat de NMBS samenwerkingsverbanden met de andere Europese spoorwegmaatschappijen bekijkt.

26.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik vraag mij af of ons land bereid is te investeren in het dossier? Voor de trein vanuit Malmö probeert men een constructie op te zetten met Zweden en Denemarken, om tot een soort openbare aanbestedingsprocedure te komen. Er wordt nog gezocht naar partnerlanden. Zo kan binnen de Europese regels een overheidsparticipatie worden ingebracht. Ziet de minister iets in deze optie?

Nachttreinen zijn aantrekkelijk, maar de hogesnelheidstreinen en andere internationale treinen zijn minstens even belangrijk als alternatief voor vliegtuigreizen. Met het opkrikken van de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn wil Nederland 1,9 miljoen passagiers van het vliegtuig naar de trein brengen. Dat klinkt indrukwekkend, maar het gaat over slechts 2,5 % van het aantal vluchten op Schiphol. Dat toont aan hoe hoog het ambitieniveau moet liggen.

26.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wij moeten een voorloper zijn bij de terugkeer van de nachttrein in Europa, maar we moeten eerst wel een stevige inhaalbeweging maken. Ik ben tevreden dat de minister de NMBS heeft aangespoord om mogelijke samenwerkingsverbanden te bekijken. Ik blijf wat op mijn honger wat het International Rail Passengers Platform betreft. Er is alleszins stof tot veel constructief overleg.

26.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben blij met de treinverbindingen met Wenen en Malmö. We hopen de komende maanden goed nieuws te krijgen, onder meer op het vlak van mobiliteit.

De lijst met technische problemen waardoor het nachttreinproject vertraging oploopt, is lang. U moet de NMBS ertoe blijven aanmoedigen een rol te

dossier et à nouer des partenariats.

spelen in dat dossier en partnerschappen aan te gaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55011606C de M. Wollants et 55011809C, 55011978C, 55011853C et 55012163C de M. Vandenbroucke sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55011606C van de heer Wollants en 55011809C, 55011978C, 55011853C en 55012163C van de heer Vandenbroucke worden omgezet in schriftelijke vragen.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 05.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.