



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

Mercredi

17-03-2021

Après-midi

Woensdag

17-03-2021

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
Vooruit	Vooruit
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 guichets de la SNCB et questions jointes de	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des heures d'ouverture des guichets" (55014120C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des heures d'ouverture des guichets dans certaines gares du Limbourg" (55014123C)	1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les difficultés rencontrées par les navetteurs à la suite de la suppression des guichets" (55014348C)	1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'horaire réduit du guichet de la gare de Marloie" (55014349C)	1
- Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Spa" (55014543C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La journée d'action prévue le 3 mars contre la fermeture de guichets de la SNCB" (55014568C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La 3ème vague annoncée de fermetures de guichets" (55014872C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes données par la SNCB pour décourager les navetteurs de se rendre aux guichets" (55015079C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55015400C)	1
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi du monitoring relatif à la fermeture de 44 guichets de gares" (55015543C)	2
Orateurs: Frank Troosters, Mélissa Hanus, Maria Vindevoghel, Josy Arens, Sophie Rohonyi, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	8
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les speed pedelecs dans le code de la route" (55013216C)	8

INHOUD

Actualiteitsdebat over de loketten van de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten" (55014120C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten in bepaalde stations in Limburg" (55014123C)	1
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De moeilijkheden die treinreizigers ondervinden door de sluiting van stationsloketten" (55014348C)	1
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De beperkte openingsuren van het loket in het station Marloie" (55014349C)	1
- Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De toekomst van het station Spa" (55014543C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De actiedag op 3 maart m.b.t. het openhouden van NMBS-loketten" (55014568C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De aangekondigde derde golf van sluitingen van stationsloketten" (55014872C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De instructies van de NMBS om de treinreizigers te ontraden zich tot het loket te wenden" (55015079C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De sluiting van stationsloketten" (55015400C)	1
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De follow-up van de monitoring inzake de sluiting van de loketten in 44 stations" (55015543C)	2
Sprekers: Frank Troosters, Mélissa Hanus, Maria Vindevoghel, Josy Arens, Sophie Rohonyi, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobilititeit	
Samengevoegde vragen van	8
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De speedpedelecs in de wegcode" (55013216C)	8

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les speed pedelecs dans le code de la route" (55013542C)	8	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De speedpedelecs in de wegcode" (55013542C)	8
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les constats de l'institut Vias sur l'utilisation des vélos à assistance électrique" (55015177C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vaststellingen van Vias institute inzake het gebruik van elektrische fietsen" (55015177C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le calendrier pour l'agrandissement des zones tarifaires pour les lignes 124 et 161" (55013351C) <i>Orateurs: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tijdspad voor de uitbreiding van de tariefzones voor de lijnen 124 en 161" (55013351C) <i>Sprekers: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une étude sur la vétusté de certaines lignes" (55013352C) <i>Orateurs: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	13	Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een studie over de slechte staat van een aantal spoorlijnen" (55013352C) <i>Sprekers: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	13
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suites de la nomination du nouveau CFO à la SNCB" (55013677C)	13	- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken na de benoeming van de nieuwe CFO bij de NMBS" (55013677C)	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination d'un nouveau directeur financier à la SNCB" (55013776C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van een nieuwe financieel directeur bij de NMBS" (55013776C)	13
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La désignation du nouveau CFO de la SNCB" (55013867C) <i>Orateurs: Michel De Maegd, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	14	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstelling van de nieuwe CFO van de NMBS" (55013867C) <i>Sprekers: Michel De Maegd, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	14
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exécution de la résolution relative à la création de Points Train" (55013819C)	17	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de resolutie over de oprichting van TreinPunten" (55013819C)	17
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La résolution relative aux Points Train" (55014017C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	17	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resolutie betreffende de TreinPunten" (55014017C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	17
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55014018C)	19	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van overwegen" (55014018C)	19
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête publique en cas de suppression d'un passage à niveau" (55015302C)	19	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het openbaar onderzoek bij afschaffing van een spoorovergang" (55015302C)	19
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de la concertation sur la fermeture définitive de passages à niveau" (55015246C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Tomas Roggeman, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	19	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van het overleg over de definitieve sluiting van spoorovergangen" (55015246C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Tomas Roggeman, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	19
Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les feux de signalisation à compte à rebours avant le passage au feu vert" (55014092C) <i>Orateurs: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21	Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Verkeerslichten met een aftelsysteem dat aangeeft wanneer het licht op groen springt" (55014092C) <i>Sprekers: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21
Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles avancées pour le RER en Région wallonne" (55014093C) <i>Orateurs: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	22	Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe ontwikkelingen inzake het GEN in het Waals Gewest" (55014093C) <i>Sprekers: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	22
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux d'électrification de la ligne 19" (55014099C)	23	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatiewerken aan spoorlijn 19" (55014099C)	23
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne 19" (55014373C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	23	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van lijn 19" (55014373C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	23
Interpellation de Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55000103I) <i>Orateurs: Gaby Colebunders, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	24	Interpellatie van Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (55000103I) <i>Sprekers: Gaby Colebunders, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	24
<i>Motions</i>	26	<i>Moties</i>	26
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la date d'expiration des Railpass" (55014129C)	27	- Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de geldigheid van de Railpass-rittenkaarten" (55014129C)	27

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La validité des cartes multi-voyages de la SNCB" (55014182C)	27	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheid van de meerrittenkaarten van de NMBS" (55014182C)	27
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la durée de validité des cartes de dix trajets de la SNCB" (55014183C)	27	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de tienrittenkaarten van de NMBS" (55014183C)	27
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	28	Samengevoegde vragen van	28
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55014141C)	28	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont – Weert" (55014141C)	28
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative à la liaison Hamont-Weert" (55014375C)	28	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie omtrent de verbinding Hamont-Weert" (55014375C)	28
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture temporaire mais complète du tronçon Tournai-Mouscron" (55014156C)	29	- Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke, maar volledige afsluiting van het baanvak Doornik-Moeskroen" (55014156C)	29
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de la SNCB en Wallonie picarde" (55014704C)	29	- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken van de NMBS in Picardisch Wallonië" (55014704C)	29
<i>Orateurs:</i> Marie-Colline Leroy, Daniel Senesael, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marie-Colline Leroy, Daniel Senesael, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures pour faire face aux grandes affluences dans les trains vers la côte belge" (55014388C)	31	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen om de toestroom van treinreizigers naar de Belgische kust in goede banen te leiden" (55014388C)	31
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains vers la côte belge" (55014423C)	32	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar de Belgische kust" (55014423C)	32
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supplémentaires et la concertation avec les bourgmestres de la côte" (55014427C)	32	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra treinen en overleg met de kustburgemeesters" (55014427C)	32
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La forte affluence dans les trains et les gares durant la crise du coronavirus" (55014609C)	32	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drukte op de treinen en in de stations tijdens corona" (55014609C)	32
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohue dans les trains et dans les gares"	32	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drukte op treinen en in stations"	32

(55014847C)		(55014847C)	
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sander Loones à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'organisation des cabinets ministériels en vue du suivi de la réforme de l'État" (55014304C)	35	Vraag van Sander Loones aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kabinetsorganisatie met het oog op de opvolging van de staatshervorming" (55014304C)	35
<i>Orateurs:</i> Sander Loones, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Sander Loones, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Plan Boost d'Infrabel et les moyens financiers pour Bruxelles" (55014399C)	36	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Boost Plan van Infrabel en de financiële middelen voor Brussel" (55014399C)	36
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Schaerbeek-Formation" (55014419C)	37	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Schaerbeek-Vorming" (55014419C)	37
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre les vols de vélos" (55014420C)	38	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De strijd tegen fietsdiefstallen" (55014420C)	38
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos aux abords des gares" (55014608C)	38	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsdiefstallen in stationsomgevingen" (55014608C)	38
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les franchissements de signaux en 2020" (55014425C)	40	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De seinvoorbijrijdingen in 2020" (55014425C)	40
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le doublement attendu du transport de marchandises par rail" (55014603C)	41	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande verdubbeling van het vrachtvervoer over het spoor" (55014603C)	41
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'établissement des futurs contrats de service public de la SNCB et d'Infrabel" (55014607C)	42	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opmaak van de toekomstige openbardienstcontracten NMBS & Infrabel" (55014607C)	42
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet 43
(VPM Mobilité) sur "L'étude d'Envisa sur la
problématique des trajectoires de vol"
(55014686C)

Orateurs: **Karin Jiroflée, Georges Gilkinet,**
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet 43
(VEM Mobiliteit) over "De studie van Envisa over
de problematiek van de vliegroutes" (55014686C)

Sprekers: **Karin Jiroflée, Georges Gilkinet,**
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 17 MARS 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 17 MAART 2021

Namiddag

La discussion des questions et de l'interpellation est ouverte à 14 h 41 sous la présidence de M. Tomas Roggeman.

Le texte en italiques est un résumé de la question préalablement déposée.

01 Débat d'actualité sur les guichets de la SNCB et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des heures d'ouverture des guichets" (55014120C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des heures d'ouverture des guichets dans certaines gares du Limbourg" (55014123C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les difficultés rencontrées par les navetteurs à la suite de la suppression des guichets" (55014348C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'horaire réduit du guichet de la gare de Marloie" (55014349C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Spa" (55014543C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La journée d'action prévue le 3 mars contre la fermeture de guichets de la SNCB" (55014568C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La 3ème vague annoncée de fermetures de guichets" (55014872C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes données par la SNCB pour décourager les navetteurs de se rendre aux guichets" (55015079C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare"

De behandeling van de vragen en de interpellatie vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt 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 loketten van de NMBS en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De beperking van de openingsuren van de loketten" (55014120C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De beperking van de openingsuren van de loketten in bepaalde stations in Limburg" (55014123C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De moeilijkheden die treinreizigers ondervinden door de sluiting van stationsloketten" (55014348C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De beperkte openingsuren van het loket in het station Marloie" (55014349C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van het station Spa" (55014543C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De actiedag op 3 maart m.b.t. het openhouden van NMBS-loketten" (55014568C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aangekondigde derde golf van sluitingen van stationsloketten" (55014872C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De instructies van de NMBS om de treinreizigers te ontraden zich tot het loket te wenden" (55015079C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De sluiting van stationsloketten"

(55015400C)

- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi du monitoring relatif à la fermeture de 44 guichets de gares" (55015543C)

01.01 Frank Troosters (VB): Les guichets de 44 gares seront fermés, et dans 37 autres gares, les heures d'ouverture des guichets seront réduites. Quatre des cinq guichets restants dans le Limbourg verront leurs plages d'ouverture réduites.

Le ministre peut-il nous fournir plus de détails sur ces projets, et sur les économies escomptées? Le ministre était-il au courant de toutes ces décisions? Qui a été associé aux discussions préliminaires? Pourquoi le ministre n'a-t-il pas fait appel de la décision? Est-il correct selon lui de contester publiquement cette décision alors qu'il ne s'y était pas opposé?

01.02 Mélissa Hanus (PS): *Acheter un billet dans le train coûte 7 euros de plus, ce qui rend le prix total prohibitif. La décision de fermer 44 guichets de gare pénalise nombre d'usagers ayant du mal à se servir de l'automate. Certains usagers ne peuvent obtenir leur billet à temps.*

Avez-vous connaissance de ces difficultés? Que pensez-vous d'une suppression de ce supplément si l'usager du rail se présente de lui-même au contrôleur, comme c'était le cas par le passé? Et si on limitait cette mesure à toutes les personnes à partir d'un certain âge, par exemple 65 ans? Quelles solutions envisagez-vous?

La SNCB et vous-même avez décidé de réduire les heures d'accès au guichet de la gare de Marloie. C'est une nouvelle atteinte à l'offre de service public en milieu rural, et ce dans la troisième gare de la province de Luxembourg en nombre de voyageurs.

Pourquoi ces quatre heures de moins par jour? Reviendrez-vous en arrière pour assurer une plage horaire plus large pour les navetteurs de Marloie?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le 3 mars, les syndicats ont mené une journée d'action pour tenter de maintenir ouverts les guichets des gares menacés de fermeture. Les organisations de lutte contre la pauvreté, les syndicats, les

(55015400C)

- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De follow-up van de monitoring inzake de sluiting van de loketten in 44 stations" (55015543C)

01.01 Frank Troosters (VB): Er worden 44 stationsloketten gesloten en in 37 stations worden de openingsuren van de loketten teruggeschroefd. Van de 5 resterende loketten in Limburg worden in 4 daarvan de openingsuren beperkt.

Kan de minister daarover meer details kwijt en hoeveel wordt hiermee bespaard? Was de minister van al deze beslissingen op de hoogte? Wie was betrokken bij de voorafgaande besprekingen? Waarom heeft de minister geen beroep aangetekend tegen de beslissing? Vindt hij het correct om die beslissing publiekelijk aan te vechten terwijl hij geen bezwaar had aangetekend?

01.02 Mélissa Hanus (PS): *Als men in de trein een ticket koopt, kost dat 7 euro meer, en dat supplement, het zogenaamde Boordtarief, is in sommige gevallen hoger dan de oorspronkelijke prijs van het vervoerbewijs. De beslissing om de loketten in 44 stations te sluiten is nadelig voor heel wat reizigers die moeite hebben met het gebruik van de automaten. Sommige reizigers kunnen hun ticket niet op tijd kopen.*

Draagt u kennis van die moeilijkheden? Wat vindt u van het idee om het Boordtarief af te schaffen als de reiziger zich zelf bij de conducteur aanbiedt, zoals dat in het verleden het geval was? En wat vindt u ervan om dat supplement enkel af te schaffen voor personen vanaf een bepaalde leeftijd, bijvoorbeeld 65 jaar? Welke oplossingen overweegt u?

De NMBS en uzelf hebben beslist om de openingsuren van het loket in het station Marloie te reduceren. Dat is een nieuwe aantasting van de openbare dienstverlening in landelijk gebied, en dat in het op twee na drukste station van de provincie Luxemburg.

Waarom worden de openingsuren met vier uur per dag ingekort? Zult u daarop terugkomen om voor de reizigers die in het station Marloie op- en afstappen een ruimere openingstijd te garanderen?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De vakbonden hebben op 3 maart een actiedag gehouden om de met sluiting bedreigde stationsloketten alsnog open te houden. Onder meer armoedeorganisaties, vakbonden,

associations de seniors et de simples voyageurs, entre autres, ont protesté en masse contre la fermeture des guichets au travers de toutes sortes d'actions sur l'ensemble du territoire belge. Que répond le ministre à ces protestations impressionnantes contre les projets de fermeture?

Où en est-on dans les nominations au sein du conseil d'administration de la SNCB? Est-il exact qu'Ecolo-Groen pourra en désigner le président? Le ministre a-t-il déjà quelqu'un en tête? La décision de fermer les 44 guichets de gare est-elle encore révoquant? Une concertation avec les pouvoirs locaux à propos de cette fermeture a-t-elle eu lieu?

01.04 Josy Arens (cdH): Confirmez-vous la fermeture des guichets des gares d'Arlon et de Libramont? Comment vous opposerez-vous à ce détricotage du service public en province de Luxembourg?

L'association Navetteurs.be a rapporté dans un communiqué des témoignages selon lesquels la SNCB a donné consigne aux agents en gare de décourager l'usage des guichets en faveur des automates. Elle vous invitait à interroger la SNCB sur ces méthodes visant à fausser les chiffres des transactions aux guichets pour justifier leur fermeture. La SNCB a démenti du bout des lèvres.

Étiez-vous au courant? Avez-vous demandé des comptes à la SNCB? Considérez-vous que les statistiques ont été biaisées? Si oui, comment empêcherez-vous de nouvelles fermetures de guichets et rétablirez-vous l'accès normal aux guichets?

01.05 Sophie Rohonyi (DéFI): *Beaucoup jugent vos propositions alternatives à la fermeture des guichets insuffisantes. Vous mentionnez un cadastre de la SNCB en concertation avec les autorités locales sur les futures affectations des gares, avec une présence autre qu'un membre du personnel de la SNCB, la sauvegarde des gares comme espaces confortables et chauffés, et la lutte contre la fracture numérique en aidant les voyageurs à se servir des automates.*

Où en sont ces trois propositions? Un moratoire est-il acté pour la fermeture des 44 guichets? Si oui,

ouderengroeperingen en gewone reizigers protesteerden massaal tegen de sluiting van de loketten via tal van acties over het hele Belgische grondgebied. Wat is het antwoord van de minister op dit toch wel indrukwekkende protest tegen de sluitingsplannen?

Hoe staat het met de benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS? Klopt het dat Ecolo-Groen de voorzitter zal mogen aanduiden? Heeft de minister al iemand op het oog? Kan de beslissing om de 44 stationsloketten te sluiten alsnog worden herzien? Werd er over de sluiting al overlegd met de betrokken lokale besturen?

01.04 Josy Arens (cdH): Bevestigt u dat de loketten van de stations Aarlen en Libramont gesloten worden? Hoe zult u zich verzetten tegen deze uitkleding van de openbare dienstverlening in de provincie Luxemburg?

De vereniging Navetteurs.be heeft in een communiqué getuigenissen gepubliceerd volgens welke de NMBS haar medewerkers in de stations de instructie gegeven heeft om het gebruik van de loketten te ontraden en de reizigers naar de ticketautomaten toe te leiden. De vereniging heeft u verzocht de NMBS te tekst en uitleg te vragen over deze manier van doen, die ertoe strekt een vals beeld te geven van het aantal transacties aan de loketten om vervolgens hun sluiting te verantwoorden. De NMBS heeft zonder veel overtuiging ontkend dat ze zo te werk gaat.

Was u hiervan op de hoogte? Hebt u de NMBS op het matje geroepen? Bent u van mening dat de statistieken geen waarheidsgetrouw beeld schetsen? Zo ja, hoe zult u voorkomen dat er nog meer loketten gesloten zullen worden en zult u de klok terugdraaien en de loketten weer als vanouds toegankelijk maken?

01.05 Sophie Rohonyi (DéFI): *Velen vinden dat de alternatieven die u voorstelt om de sluiting van de loketten te ondervangen ontoereikend zijn. U had het over een kadaster dat door de NMBS in overleg met de lokale overheden opgemaakt zou worden van de toekomstige bestemmingen van de stations, waarbij er steeds een andere menselijke aanwezigheid dan die van een NMBS-personeelslid gegarandeerd is. Ook stelde u voor om die stations als comfortabele en verwarmde ruimten ter beschikking te blijven stellen en om de digitale kloof tegen te gaan door de reizigers bij het gebruik van de ticketautomaten te assisteren.*

Hoe staat het met die drie voorstellen? Wordt er een moratorium op de sluiting van de loketten in

pour quelles gares?

01.06 Pieter De Spiegeleer (VB): *Permettant la liaison avec Bruxelles, Alost et Zottegem, la gare de Burst constitue un important hub pour les navetteurs de la région. Pourtant, ici aussi les plages d'ouverture du guichet ont été progressivement réduites, jusqu'à la fermeture définitive du guichet en 2021. Le niveau de confort offert par cette gare a fortement baissé, et le bâtiment offre un spectacle de désolation et fait planer un sentiment d'insécurité.*

Quels sont les projets futurs de la SNCB et d'Infrabel pour cette infrastructure? Quelle concertation a déjà été menée à ce sujet, et avec quels partenaires?

01.07 Mélissa Hanus (PS): Madame Vindevoghel, le PTB n'était pas présent à Virton: c'était une organisation commune du syndicat socialiste et du PS de Virton.

01.08 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le conseil d'administration de la SNCB a décidé de la fermeture de 44 guichets en raison de la baisse importante du nombre de billets vendus: en 2019, ils représentaient 5,6 % des transactions sur un total de 135 points de vente et leur temps d'inactivité se situe entre 60 et 92 %.

(En néerlandais) Cette décision du conseil d'administration de la SNCB concernait également la modification des heures d'ouverture de 37 points de vente à partir du 1^{er} mars 2021, et ce, sur la base des flux de voyageurs. La SNCB a annoncé cette modification le 1^{er} février.

(En français) J'ai demandé et obtenu du CA de la SNCB des mesures complémentaires d'accompagnement et des engagements clairs en termes de confort, sécurité et accessibilité. J'ai demandé un suivi mensuel du dialogue avec les associations représentant les publics fragiles et âgés sur l'accessibilité des services ferroviaires, la garantie d'un automate de vente dans chaque gare, la possibilité d'appeler un collaborateur pour obtenir de l'information et être aidé dans l'achat d'un ticket, le renfort mobile pour des périodes et événements particuliers, la possibilité d'offrir des services qui ne le sont actuellement qu'au guichet, et sur celle d'intégrer dans l'appel de marché pour un nouvel automate de vente des modalités conviviales de contact direct avec un opérateur.

44 stations ingesteld? Zo ja, voor welke stations?

01.06 Pieter De Spiegeleer (VB): *Het station van Burst vervult met verbindingen naar Brussel, Aalst en Zottegem, een belangrijke regionale pendelaarsfunctie. Toch werden ook hier de openingsuren van het loket stelselmatig teruggeschoefd tot het in 2012 definitief werd gesloten. Dit stationsgebouw heeft inmiddels zwaar ingeboet aan comfort en maakt nu een desolate en onveilige indruk.*

Welke toekomstplannen hebben de NMBS en Infrabel met deze infrastructuur? Welke gesprekken zijn er hierover al gevoerd en met welke partners gebeurde dat?

01.07 Mélissa Hanus (PS): Mevrouw Vindevoghel, de PVDA was niet aanwezig in Virton: het was een gezamenlijke actie van de socialistische vakbond en de PS-afdeling van Virton.

01.08 Minister Georges Gilkinet (Frans): De raad van bestuur van de NMBS heeft beslist om de loketten in 44 stations te sluiten omwille van de aanzienlijke daling van het aantal verkochte tickets: in 2019 vertegenwoordigden ze, op een totaal van 135 verkooppunten, 5,6 % van alle transacties, en 60 tot 92 % van de tijd komen er geen klanten langs.

(Nederlands) Deze beslissing van de raad van bestuur van de NMBS betrof ook de wijziging van de openingsuren in 37 verkooppunten wegens passagiersstromen vanaf 1 maart 2021. De NMBS deelde dit mee op 1 februari.

(Frans) Van de raad van bestuur van de NMBS heb ik verkregen dat er bijkomende begeleidingsmaatregelen worden genomen en inspanningen geleverd om het comfort, de veiligheid en de toegankelijkheid te verhogen. Ik heb ook gevraagd dat er met verenigingen die opkomen voor de belangen van kwetsbare en oudere personen maandelijks in dialoog wordt getreden over de toegankelijkheid van de spoorwegdiensten, de garantie dat er in elk station een verkoopsautomaat komt, de mogelijkheid van telefonische begeleiding door een medewerker bij de aankoop van een ticket, de mobiele versterking in bepaalde periodes of bij bepaalde evenementen, het aanbieden van diensten die nu nog niet beschikbaar zijn aan het loket en het opnemen in de openbare aanbesteding voor een nieuwe verkoopautomaat van voorwaarden om een gebruiksvriendelijk direct contact met een

medewerker te garanderen.

À ma demande, la SNCB a contacté les autorités des communes où un guichet a été fermé. À ce stade, 42 des 44 communes ont repris contact, 25 ont été visitées et toutes le seront d'ici fin mars. Il y a eu nombre d'idées sur l'occupation des bâtiments. La SNCB a aussi reçu des candidatures spontanées d'organismes externes.

Ces mesures d'accompagnement spécifiques seront appliquées prioritairement aux 44 gares où un guichet a été fermé, mais seront étendues à d'autres après évaluation.

(En néerlandais) Je suis prêt à tout mettre en œuvre pour que le futur contrat de service public de la SNCB comporte des obligations concrètes en matière d'accueil et de service aux passagers.

(En français) Je regrette l'absence de balises dans le contrat de gestion de la SNCB à ce sujet.

Le supplément de 7 euros lors de l'achat d'un ticket dans le train a un rôle dissuasif. La SNCB craint que des voyageurs montent sans ticket en espérant ne pas être contrôlés. Ce supplément ne peut être réclamé si l'automate est signalé défectueux.

Je travaille à l'amélioration de l'accessibilité des trains et des gares. J'ai rencontré le collectif Accessibilité-Bruxelles et le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées. Nous veillons à ce que la SNCB soit attentive aux recommandations. Nous comptons inscrire des obligations d'accessibilité dans le futur contrat de service public.

À la gare de Marloie, le temps inoccupé s'élevant à 67 % en semaine et 76 % le samedi, la SNCB a décidé d'adapter les heures d'ouverture à partir du 1^{er} mars 2021. Les guichets seront ouverts de 7 h 00 à 10 h 15 en semaine et le samedi de 7 h 30 à 10 h 00. Un affichage en gare reprenant cette information était prévu depuis février 2021.

(En néerlandais) La SNCB reçoit régulièrement des questions sur le nombre de billets pour certains produits entre ou dans certaines gares, mais il s'agit de données commerciales sensibles que la SNCB ne communique pas publiquement. La SNCB respecte bel et bien ses obligations en matière de

Op mijn verzoek heeft de NMBS de lokale besturen gecontacteerd in de gemeenten waar een stationsloket werd gesloten. Momenteel hebben 42 van 44 gemeenten opnieuw contact opgenomen en 25 ervan werden al bezocht. Tegen eind maart zullen al die gemeenten bezocht zijn. Er zijn al tal van ideeën binnengekomen over het toekomstig gebruik van de gebouwen. De NMBS ontving ook spontane kandidaturen van externe organisaties.

Deze specifieke begeleidingsmaatregelen zullen prioritair worden uitgevoerd in de 44 stations waar er de loketten werden gesloten maar zullen na evaluatie ook in andere stations worden toegepast.

(Nederlands) Ik ben bereid alles in het werk te stellen om in het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS concrete verplichtingen op te nemen over onthaal en dienstverlening aan de passagiers.

(Frans) Ik vind het spijtig dat de beheersovereenkomst met de NMBS daarover geen verplichtingen bevat.

De toeslag van 7 euro bij de aankoop van een ticket aan boord van de trein werkt ontradend. De NMBS vreest dat er anders reizigers opstappen zonder ticket in de hoop niet gecontroleerd te worden. Die toeslag mag niet aangerekend worden als er een melding binnenkwam dat de automaat defect is.

Ik werk aan een betere toegankelijkheid van de treinen en de stations. Ik heb het collectief Accessibilité-Bruxelles en de Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap ontmoet. We zien erop toe dat de NMBS aandacht heeft voor hun aanbevelingen. We zijn van plan om toegankelijkheidsvereisten op te nemen in het volgende openbaredienstcontract.

Aangezien het station Marloie op weekdays 67 % van de tijd geen reizigers over de vloer krijgt en op zaterdag 76 % van de tijd, werd beslist om de openingsuren op 1 maart 2021 aan te passen. De loketten zullen geopend zijn van 7 uur tot 10.15 uur op weekdays en van 7.30 uur tot 10 uur in het weekend. Sinds februari 2021 wordt die informatie in het station geafficheerd.

(Nederlands) De NMBS krijgt geregeld vragen over het aantal biljetten voor bepaalde producten tussen of in bepaalde stations, maar dat zijn commercieel gevoelige gegevens waarover de NMBS niet publiek communiceert. De NMBS leeft wel haar verplichtingen na inzake het meedelen van haar

communication de données statistiques et relatives à l'entreprise. Je suggère à M. Troosters de me faire parvenir une question écrite pour obtenir plus de chiffres.

Les économies réalisées en supprimant les 44 guichets s'élèvent à plus de 6 millions d'euros, soit quelque 60 millions d'euros sur 10 ans.

J'ai reçu et répondu à de nombreuses motions des autorités locales. Je comprends leur déception et je veillerai dans les prochains mois à ce que la SNCB respecte ses engagements. J'ai reçu les syndicats dans mon cabinet et ils ont donné leur avis. Il s'agissait de discussions constructives.

(En français) La procédure de désignation des nouveaux administrateurs de la SNCB devrait se concrétiser dans les prochaines semaines.

L'Association des amis du rail d'Halanzy m'a demandé si une nouvelle salve de fermeture de guichets pouvait arriver à Arlon et Libramont. Je leur ai indiqué qu'un tel projet n'était pas à l'agenda.

Le communiqué de Navetteurs.be relate des témoignages interpellants. La SNCB m'indique que dans les grandes gares, en cas de files aux guichets, des stewards peuvent suggérer aux voyageurs d'utiliser un automate mais toujours au libre choix du voyageur et sans jamais interdire de se rendre au guichet. Une des missions des stewards est de familiariser les voyageurs avec les automates. Comme indiqué dans ma réponse à Navetteurs.be, j'entends que cela reste le cas.

(En néerlandais) La SNCB n'a plus besoin de la gare de Burst et examine si elle veut la garder pour d'éventuels futurs développements, comme l'agrandissement du parking pour voitures ou du parking à vélos, l'aménagement d'une autoroute cyclable ou le déplacement d'un quai. Une éventuelle concession est également envisageable. Une concertation bilatérale n'a pas encore eu lieu, ni avec la commune, ni avec la région de transport, qui n'en a d'ailleurs pas fait la demande. La SNCB est sans aucun doute ouverte à la concertation. En ce moment, des échanges réguliers sont déjà organisés avec le département flamand de la Mobilité et des Travaux publics.

01.09 Frank Troosters (VB): Je n'ai reçu de réponse qu'à ma question concernant les économies réalisées. Je demanderai les chiffres

statistische en bedrijfsgegevens. Ik stel voor dat de heer Troosters mij voor meer cijfermateriaal een schriftelijke vraag stelt.

De besparingen voor de 44 loketten bedragen meer dan 6 miljoen euro, hetzij zowat 60 miljoen euro op 10 jaar.

Ik heb veel moties van lokale overheden ontvangen en ook beantwoord. Ik begrijp hun teleurstelling en ik zal er in de komende maanden op toezien dat de NMBS haar verbintenissen nakomt. Ik heb de vakbonden op mijn kabinet ontvangen en ze hebben hun mening gegeven. Dat waren alvast constructieve gesprekken.

(Frans) De procedure voor de benoeming van de nieuwe bestuurders van de NMBS zal de komende weken haar beslag krijgen.

De Association des amis du rail d'Halanzy heeft me gevraagd of er ook in Aarlen en Libramont loketten gesloten zouden kunnen worden. Ik heb geantwoord dat een dergelijke sluiting niet op de agenda stond.

Het persbericht van Navetteurs.be bevat enkele opmerkelijke getuigenissen. De NMBS heeft me meegedeeld dat wanneer er in de grote stations rijen aan de loketten ontstaan, de stewards aan de reizigers kunnen voorstellen een automaat te gebruiken, zonder dat de vrije keuze van de reizigers in het gedrang komt en zonder dat men hun kan verbieden zich tot een loket te wenden. Een van de taken van de stewards is de passagiers vertrouwd te maken met de automaten. Zoals ik in mijn antwoord aan Navetteurs.be aangegeven heb, ben ik van plan dit zo te houden.

(Nederlands) De NMBS heeft het station van Burst niet langer nodig en onderzoekt of zij dit wil behouden voor eventuele toekomstige ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van de parking en de fietsenstalling, een fietssnelweg en een perronverlegging. Een eventuele concessie is ook mogelijk. Er was nog geen bilateraal overleg met de gemeente of de vervoersregio, die daartoe ook geen vraag indiende. De NMBS staat zeker open voor overleg. Er is op dit moment al regelmatig overleg met het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

01.09 Frank Troosters (VB): Ik heb enkel een antwoord gekregen over de besparing. De cijfers over de Limburgse stations zal ik schriftelijk

relatifs aux gares du Limbourg par écrit. Quant à la possibilité de faire objection, le ministre renvoie à des questions orales posées précédemment. Je le regrette et je considère qu'en réalité le ministre fuit ses responsabilités.

01.10 Méliissa Hanus (PS): En milieu rural, votre politique ne rompt pas avec celle du précédent gouvernement.

Vous comptez déjà à votre bilan la fermeture de 44 guichets et, ici, de nouvelles réductions horaires de guichets. Vous oubliez l'humain dans votre mission de redéploiement du chemin de fer. Pourtant, sans le personnel et le service aux navetteurs, nous n'atteindrons pas nos objectifs environnementaux.

Vous me confirmez la réduction d'horaires à Marloie. Avec la suppression du supplément de sept euros, vous craignez avec la SNCB de voir des navetteurs monter sans tickets mais, en milieu rural, il y a peu d'automates. Ainsi à Marbehan, les matins de semaine et le dimanche soir, les nombreux voyageurs doivent faire la file à l'automate unique!

Quelle sera votre réponse à la suppression des guichets? Je reste sur ma faim et pourtant je vous ai donné votre chance. Chaque fois que je vous fais remonter des questions de la province de Luxembourg, je dois revenir vers mes relais locaux avec des nouvelles négatives!

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Si les protestations sont tellement fortes, je trouve que le ministre devrait y être plus attentif. Pour nous, le maintien des guichets constitue un vrai enjeu de société: un service public n'a pas pour vocation première de réaliser des bénéfices, mais bien d'assurer un certain service.

Je n'ai rien entendu au sujet des mandats au sein de la SNCB.

01.12 Josy Arens (cdH): Je n'ai pas parlé de fermeture de gares, mais de celle des guichets, à Arlon et Libramont. Les inquiétudes sont réelles. Vous n'avez pas de solution pour maintenir un service au public. On fait tout pour dissuader les gens de prendre le train.

Vous ne pouvez pas laisser la SNCB jouer ainsi avec les agents présents dans les gares. Je comptais beaucoup sur votre arrivée à ce poste,

opvragen. Wat de mogelijkheid van een bezwaar betreft, verwijst de minister naar eerdere mondelinge vragen. Ik betreur dat en vindt dat hij eigenlijk zijn verantwoordelijkheid ontloopt.

01.10 Méliissa Hanus (PS): Voor de landelijke gebieden ligt uw beleid in het verlengde van dat van de vorige regering.

De sluiting van 44 loketten moet al op uw conto geschreven worden en nu komen er nieuwe beperkingen van de openingsuren van loketten bij. U verliest de menselijke factor uit het oog bij uw missie om de spoorwegen te reorganiseren. Zonder het personeel en de dienstverlening aan de reizigers zullen we onze milieudoelstellingen niet halen.

U bevestigt dat de openingsuren van het loket in Marloie beperkt worden. U vreest samen met de NMBS dat als de boordtoeslag van zeven euro afgeschaft wordt, reizigers zullen opstappen zonder ticket, maar op de stations in de landelijke gebieden zijn er weinig automaten. Zo moeten heel wat reizigers op het station Marbehan doordeweeks 's morgens en op zondagavond aanschuiven bij de automaat, omdat er maar één is!

Welk antwoord zult u bieden op de sluiting van de loketten? Ik blijf op mijn honger, terwijl ik u toch echt een kans gegeven heb. Telkens wanneer ik u vragen vanuit de provincie Luxemburg stel, moet ik negatief nieuws melden aan mijn lokale contactpersonen!

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als het protest zo luid klinkt, vind ik dat de minister daar meer oor voor moet hebben. Voor ons is het openhouden van de loketten van maatschappelijk belang: een openbare dienst bestaat in eerste instantie niet om winst te maken, maar om een bepaalde dienstverlening te verzekeren.

Over de mandaten bij de NMBS heb ik niets gehoord.

01.12 Josy Arens (cdH): Ik heb niet gesproken over sluiting van stations, maar over de sluiting van loketten, in Aarlen en Libramont. De ongerustheid is reëel. U hebt geen oplossing om een openbare dienstverlening in stand te houden. Men doet er alles aan om mensen te ontraden de trein te nemen.

U kunt de NMBS zo niet laten spelen met het stationspersoneel. Ik had hoge verwachtingen toen u dit ambt opnam, maar ik stel vast dat het de

mais je constate qu'on avance dans la mauvaise direction. Je compte sur vous pour redresser la barre.

01.13 Sophie Rohonyi (DéFI): Ces mesures se reposent sur les communes, qui cherchent à limiter la casse. Elles sont insuffisantes pour compenser la fermeture des guichets. La période de transition telle que prévue ne résout rien. Il faut revoir la liste des guichets à fermer sur base d'une étude menée hors contexte de crise sanitaire (télétravail, cours suspendus).

Quand vous dites que ces mesures d'accompagnement seront étendues aux gares qui voient leur flux de voyageurs diminuer, cela signifie-t-il que ces gares verront, elles aussi, leur guichet fermer?

Vous voulez inscrire dans le prochain contrat de service public l'objectif de rendre nos gares plus vivantes, plus confortables, plus accessibles. Force est de constater que nous en sommes loin!

01.14 Pieter De Spiegeleer (VB): La SNCB n'a apparemment plus besoin de la gare de Burst, ce qui a l'effet d'une douche froide. Il s'agit pourtant d'un bâtiment assez récent par lequel passent plus de 1 000 voyageurs par jour et qui est de surcroît situé à un carrefour régional stratégique. On travaille en effet à une cyclostrade, mais sa mise en place connaîtra de nombreux aléas. Le choix de Burst comme site pour une extension des parkings de gare est pour le moins étrange, sachant que les emplacements de parking ne manquent nullement à cet endroit. Selon les médias régionaux, des contacts ont déjà eu lieu, à ce sujet, entre certaines autorités locales et le cabinet du ministre et la SNCB, ce que le ministre dément à présent.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

02 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les speed pedelecs dans le code de la route" (55013216C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les speed pedelecs dans le code de la route" (55013542C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les constats de l'institut Vias sur l'utilisation des vélos à assistance électrique" (55015177C)

verkeerde kant op gaat. Ik reken op u om het roer om te gooien.

01.13 Sophie Rohonyi (DéFI): Deze maatregelen worden afgewenteld op de gemeenten, die trachten de schade te beperken. Ze kunnen de sluiting van loketten echter onvoldoende compenseren. De geplande overgangperiode lost niets op. De lijst van te sluiten loketten moet herzien worden op basis van een studie die wordt uitgevoerd buiten het kader van de gezondheidscrisis (telewerk, opgeschorte lessen).

Als u zegt dat die flankerende maatregelen zullen worden uitgebreid tot de stations waar de reizigersaantallen terugvallen, betekent dat dan dat ook in die stations de loketten gesloten zullen worden?

Onze stations moeten levendiger, aangenamer en toegankelijker worden. Die doelstelling wilt u in het volgende contract van openbare dienst opnemen. We moeten echter vaststellen dat dat doel vandaag nog lang niet bereikt is.

01.14 Pieter De Spiegeleer (VB): De NMBS heeft het station van Burst blijkbaar niet meer nodig, wat een koude douche is. Nochtans is het een vrij recent gebouw waar meer dan 1.000 reizigers per dag doorkomen en het ligt bovendien op een strategisch regionaal kruispunt. Men werkt inderdaad aan een fietssnelweg, maar die komt er ook niet zonder slag of stoot. Burst als locatie voor een uitbreiding van de stationsparkings is zeer vreemd, want net daar is er geen gebrek aan parkeerruimte. Volgens de regionale media is er in dit verband al wel contact geweest tussen een aantal lokale besturen en het kabinet van de minister en de NMBS, terwijl de minister dat nu ontkent.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

02 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De speedpedelecs in de wegcode" (55013216C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De speedpedelecs in de wegcode" (55013542C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vaststellingen van Vias institute inzake het gebruik van elektrische fietsen" (55015177C)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'arrêté royal du 1er octobre 2016 assimile un speed pedelec à un cyclomoteur de classe B. Il est possible de déroger à cette règle par l'utilisation d'un panneau adapté, mais ce dernier n'est guère utilisé. Il serait plus aisé d'assimiler les *speed pedelecs* aux vélos. Actuellement, le panneau D7 ne peut pas être utilisé pour les pistes cyclables séparées de la chaussée.

La possibilité d'adapter cet aspect est-elle examinée dans le cadre de la modification du code de la route? Quelles sont les idées qui circulent à ce propos? Le ministre envisage-t-il d'assimiler les *speed pedelecs* à des vélos? Combien de *speed pedelecs* sont actuellement immatriculés?

02.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les *speed pedelecs* gagnent en popularité, mais il n'est pas toujours clair quelle est leur place sur la voie publique. Il serait plus logique de les assimiler aux vélos, moyennant certaines conditions, en matière de vitesse, par exemple.

Le ministre est-il partisan d'une simplification des règles et de l'assimilation des *speed pedelecs* aux vélos? Cette question a-t-elle déjà été discutée avec les Régions?

02.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Selon une étude de Vias institute, un Belge sur cinq a utilisé un vélo à assistance électrique l'année passée. C'est bien, mais insuffisant. La présence de parkings gratuits à proximité des gares encouragerait leur utilisation et réduirait la circulation routière. Une grande majorité soutient également des investissements en faveur de meilleures infrastructures cyclables. Je rappelle votre engagement à améliorer le caractère multimodal des gares dans votre note de politique générale.

Comment accueillez-vous ces constats de Vias? Y a-t-il des conditions particulières pour qu'une gare obtienne un espace de stationnement sécurisé (par exemple, le nombre d'arceaux occupés)? Quels sont les objectifs sur le plan tarifaire et de la gratuité? Ces réflexions sur le stationnement intègrent-elles les vélos plus grands? Des discussions sont-elles prévues avec les autres niveaux de pouvoir pour améliorer ou créer des pistes cyclables permettant l'accès aux gares?

02.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La Belgique est à peu de choses près l'unique pays

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In het KB van 1 oktober 2016 worden speedpedelecs gelijk gesteld met een bromfiets klasse B. Met een aangepast verkeersbord kan van die regeling worden afgeweken, maar die worden amper gebruikt. Het zou eenvoudiger geweest zijn als de speedpedelecs gelijkgesteld zouden worden met de fiets. Vandaag kan het D7-verkeersbord niet worden gebruikt voor vrijliggende fietspaden.

Wordt in het kader van de aanpassingen aan de wegcode onderzocht of hieraan aanpassingen kunnen gebeuren? Welke ideeën circuleren er hierover? Overweegt de minister de speedpedelec met de fiets gelijk te schakelen? Hoeveel speedpedelecs zijn er momenteel ingeschreven?

02.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Speedpedelecs worden steeds populairder. De plaats die ze op de weg moeten innemen, is echter niet altijd duidelijk. Het zou logischer zijn om de speedpedelec te behandelen als een fiets, als daar bepaalde voorwaarden aan gekoppeld worden wat betreft bijvoorbeeld snelheid.

Is de minister er voorstander van om de regels te vereenvoudigen en de speedpedelec voortaan te behandelen als een fiets? Werd er daarover al gesproken met de Gewesten?

02.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Uit een studie van Vias institute blijkt dat één op de vijf Belgen vorig jaar een elektrische fiets gebruikt heeft. Dat is goed, maar nog te weinig. Gratis fietsenstallingen in de buurt van de stations zouden het gebruik van de fietsen bevorderen en het wegverkeer verminderen. Een grote meerderheid is ook voorstander van investeringen in betere fietsinfrastructuur. In uw beleidsnota hebt u zich ertoe verbonden om de rol van stations als multimodale knooppunten te verbeteren.

Hoe staat u tegenover die vaststellingen van Vias institute? Gelden er specifieke voorwaarden om stations te voorzien van een beveiligde fietsenstalling (bijvoorbeeld de bezettingsgraad van de fietsenrekken)? Welke doelen streeft u na op het stuk van de tarieven en hoe staat u tegenover gratis stallingen? Wordt bij de denkoefening over de fietsenstallingen rekening gehouden met grotere fietsen? Staat er overleg gepland met de andere beleidsniveaus om bestaande fietspaden te renoveren of nieuwe fietspaden aan te leggen met het oog gericht op de toegankelijkheid van de stations?

02.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): België is ongeveer het enige land met een regeling

doté d'une réglementation sur mesure pour les vélos électriques. Par le passé – et en étroite concertation avec les Régions – on a décidé de permettre aux *speed pedelecs* de circuler à certains endroits, et également sur les pistes cyclables, moyennant la présence de la signalétique nécessaire. L'inverse – les autoriser partout sauf dans certaines situations exceptionnelles – revient en principe au même.

Les panneaux de signalisation D7 annoncent une obligation. Pour une piste cyclable rapide, ce n'est pas la meilleure option. Le panneau le plus indiqué, c'est le panneau F99 qui peut être adapté en fonction de la catégorie d'usagers de la route auxquels on veut autoriser l'accès. Cette question n'a pas encore été abordée lors des discussions relatives à la révision du code de la route.

Faire dépendre l'endroit où l'on circule sur la voie publique de la vitesse de l'engin utilisé ne me semble pas un mauvais choix mais la compétence d'en décider relève du régional. Un projet d'analyse du code de la route en vue de promouvoir les usagers de la route actifs est en cours. Je pars du principe que la vitesse sur les pistes cyclables sera également abordée dans ce cadre.

Le *speed pedelec* est immensément populaire dans notre pays. Chez nous, il a deux fois plus d'adeptes qu'aux Pays-Bas. Même les associations européennes félicitent la Belgique pour sa politique en la matière.

À la suite des demandes tendant à assimiler les *speed pedelecs* aux vélos, je réexaminerai la question avec les Régions et les autres parties prenantes. Une telle assimilation créerait sans doute de nouveaux problèmes en autorisant la présence sur l'infrastructure cycliste de profils de véhicules très différents.

(En français) La plupart des parkings deux-roues proposés pour la SNCB sont gratuits. La SNCB a conscience de l'évolution de l'utilisation des vélos électriques et modifie sa stratégie de parkings vélos.

Il y a une quarantaine de parkings SNCB deux-roues équipés d'un contrôle d'accès. La plupart sont gérés par des points vélos avec des systèmes de contrôle d'accès différents. La SNCB a décidé d'uniformiser ces systèmes et de les lier au produit train via la carte MOBIB. Ces parkings disposeront de moyens de recharge électrique.

Suite à l'évolution de l'utilisation du deux-roues et

op maat voor elektrische fietsen. In het verleden is er – in nauw overleg met de Gewesten – gekozen om de speedpedelecs op bepaalde plaatsen ook op fietspaden toe te laten met de nodige signalisatie. Het omgekeerde – ze altijd toelaten met uitzondering van bepaalde situaties – komt in principe op hetzelfde neer.

De borden D7 duiden op een verplichting. Voor een fietssnelweg is dat niet de beste optie. Het F99-bord is daarvoor veel beter geschikt en kan worden aangepast aan de categorieën weggebruikers die men wil toelaten. Dat kwam nog niet aan bod bij de besprekingen over de herziening van de wegcode.

De plaats op de weg afhankelijk maken van de snelheid lijkt me geen slechte keuze, maar is een gewestelijke bevoegdheid. Er loopt een project om de wegcode te analyseren met het oog op het bevorderen van de actieve weggebruikers. Ik ga ervan uit dat daarbij de snelheid op fietspaden ook aan bod zal komen.

De speedpedelec is enorm populair in ons land. Er zijn hier dubbel zoveel inschrijvingen als in Nederland. Zelfs Europese verenigingen prijzen de Belgische aanpak.

Naar aanleiding van de vragen om speedpedelecs gelijk te stellen met fietsen, zal ik de kwestie herbekijken met de Gewesten en andere belanghebbenden. Een dergelijke gelijkenschakeling zou weer nieuwe problemen creëren door het gebruik van voertuigen met uiteenlopende profielen op de fietsinfrastructuur.

(Frans) De meeste fietsstallingen van de NMBS zijn gratis. De NMBS is zich bewust van het toenemend gebruik van elektrische fietsen en past haar strategie voor de fietsstallingen aan.

Een veertigtal fietsstallingen van de NMBS zijn met een toegangscontrole uitgerust. De meeste daarvan worden beheerd door fietspunten met verschillende toegangscontrolesystemen. De NMBS heeft beslist die systemen te uniformeren en ze via de MOBIB-kaart aan het treinproduct te koppelen. Die stallingen zullen met elektrische laadfaciliteiten uitgerust worden.

Naar aanleiding van het toenemend gebruik van

des vélos électriques, la SNCB revoit ses critères pour qu'une gare puisse être équipée d'un espace de stationnement deux-roues sécurisé, y compris pour des vélos plus grands.

Le tarif moyen est de 75 euros pour un abonnement annuel pour un parking avec contrôle d'accès. La SNCB pourrait proposer une gratuité de maximum 24 heures – ce qui correspond aux besoins de la majorité des clients et permet de lutter contre les vélos abandonnés représentant jusqu'à 30 % de la capacité du parking deux-roues.

Les recettes des parkings voitures financent les coûts d'exploitation des parkings deux-roues et les points vélos. Selon une étude de 2019, les parkings vélos avec contrôle d'accès sont une des priorités pour les clients.

Leur succès est tributaire des infrastructures permettant aux cyclistes de rejoindre les gares. Je me consulte régulièrement avec mes collègues régionaux en charge de la Mobilité. J'espère des décisions très rapides au profit des cyclistes et de la mobilité active.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Les automobilistes perçoivent les *speed pedelecs* comme des bicyclettes et il serait positif, dès lors, que ces engins occupent également une place en tant que tels sur la route. Des conflits surviennent parfois, en effet, entre des *speed pedelecs* et des cyclistes circulant plus lentement, mais c'est également le cas avec des cyclistes rapides comme les cyclotouristes. Instaurer une vitesse maximale sur les pistes cyclables constituerait un pas dans la bonne direction. À l'égard d'autres règles de circulation routière aussi, il serait préférable de considérer le *speed pedelec* comme une bicyclette. Je songe, par exemple, aux rues à sens unique.

02.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'augmentation du nombre de *speed pedelecs* doit précisément nous inciter à simplifier la réglementation routière. Multiplier les panneaux routiers ou prévoir des panneaux d'exception ne contribue pas à une telle simplification. Il est positif qu'une réflexion soit consacrée au code de la route en fonction des usagers actifs et plus uniquement en fonction des automobilistes. Nous devons oser réfléchir aux modalités de redistribution de l'espace public et offrir à cette occasion un espace suffisant aux usagers actifs.

02.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je vous remercie de réviser la stratégie de la SNCB, avec

deuxwielers en elektrische fietsen herzielt de NMBS haar criteria opdat de stations zouden kunnen worden uitgerust met een beveiligde fietsstalling, ook voor grotere fietsen.

Het gemiddeld tarief bedraagt 75 euro voor een jaarabonnement voor een fietsstalplaats met toegangscontrole. De NMBS zou fietsstalplaatsen voor maximum 24 uur gratis kunnen aanbieden – wat beantwoordt aan de behoeften van de meerderheid van de klanten en het mogelijk maakt het probleem van de achtergelaten fietsen, die tot 30 % van de capaciteit van de fietsstallingen innemen, aan te pakken.

Met de inkomsten uit de autoparkings financiert men de exploitatiekosten van de fietsstallingen en de fietspunten. Volgens een studie uit 2019 zijn fietsstalling met toegangscontrole een topprioriteit voor de klanten.

Het succes ervan hangt af van de voorzieningen die de fietsers in staat stellen de stations te bereiken. Ik pleeg regelmatig overleg met de gewestministers van Mobiliteit. Ik hoop dat er zeer snel beslissingen worden genomen ten gunste van de fietsers en de zachte mobiliteit.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Autobestuurders zien een speedpedelec wel als een fiets, dus het zou goed zijn als ze ook die plaats op de weg zouden innemen. Er zijn inderdaad soms conflicten tussen speedpedelecs en trager rijdende fietsers, maar dat is net zo goed het geval met snelrijdende fietsers zoals wielertoeristen. Een maximumsnelheid op fietspaden zou een stap in de goede richting zijn. Ook voor andere verkeersregels zou het beter zijn om de speedpedelec als een fiets te beschouwen, bijvoorbeeld in straten met eenrichtingsverkeer.

02.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Net omwille van de groei van het aantal speedpedelecs moeten we ervoor zorgen dat het verkeersreglement eenvoudiger wordt. Extra verkeersborden of uitzonderingsborden dragen daar niet toe bij. Het is goed dat er nagedacht wordt over een wegcode in functie van de actieve weggebruiker en niet langer enkel in functie van de auto. We moeten durven nadenken over hoe we de openbare ruimte herverdelen en actieve weggebruikers daarbij voldoende plaats kunnen bieden.

02.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik bedank u voor het herzien van de strategie van de NMBS,

une combinaison train-vélo ambitieuse, extrêmement importante par rapport au *modal shift*, mais également pour désengorger les villes et fluidifier nos déplacements. Vous répondez à mes attentes tant pour les vélos de grand gabarit que pour les recharges.

L'incident est clos.

03 Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le calendrier pour l'agrandissement des zones tarifaires pour les lignes 124 et 161" (55013351C)

03.01 Vincent Scourneau (MR): La mise en place de tarifs uniques pour les transports en commun aux alentours de Bruxelles a été décidée en 1998. Il s'agit là d'une première étape vers une tarification unique pour des zones tarifaires toujours plus étendues, pour arriver à terme à couvrir l'ensemble du réseau RER.

Alors que la Région de Bruxelles-Capitale veut détourner les navetteurs de leurs véhicules automobiles, il n'est pas concevable de laisser les habitants du Brabant wallon cumuler plusieurs abonnements et faire face à des tarifs élevés pour se rendre dans la capitale.

Où en sont ces travaux pour le tarif unique des lignes 124 et 161 en Brabant wallon?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je me réjouis, moi aussi, de cette étape importante: avec un seul billet, nous pourrions voyager dans et autour de Bruxelles avec le transport en commun de notre choix. En septembre 2009, faute de combattants, le président du comité de pilotage RER suspendait ses travaux. Quand j'ai pris mes fonctions, le comité de pilotage ne s'était toujours pas réuni et le dossier était bloqué.

J'ai pris contact avec les Régions et je me réjouis de voir que les quatre ministres de la Mobilité ont pu s'aligner et convaincre les sociétés de transport en commun d'aller dans cette direction et de conclure l'essai.

Nous avons demandé au comité de pilotage RER de conduire les opérations de mise en place du Brupass et de réfléchir à l'extension ultérieure de celui-ci. Il faut avancer pas à pas, évaluer la première intégration tarifaire et déterminer les

met een ambitieuze combinatie van trein- en fietsvervoer, die extreem belangrijk is in de context van de modal shift, maar ook om de files in de steden terug te dringen en voor een betere doorstroming van het verkeer te zorgen. U beantwoordt aan mijn verwachtingen, zowel op het stuk van de grotere fietsen als op dat van de oplaadmogelijkheden.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tijdspad voor de uitbreiding van de tariefzones voor de lijnen 124 en 161" (55013351C)

03.01 Vincent Scourneau (MR): De beslissing over de invoering van eenheidstarieven voor het openbaar vervoer in de regio rond Brussel werd in 1998 genomen. Het betreft hier een eerste stap naar een eenheidstarief voor steeds groter wordende tariefzones, om er op termijn toe te komen dat het hele GEN bestreken wordt.

Nu het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de autopenelaars ertoe wil aanzetten hun auto op stal te zetten, is het ondenkbaar dat men lijdzaam zou toezien hoe de inwoners van Waals-Brabant nog steeds verschillende abonnementen moeten nemen en hoge tarieven moeten betalen om met het openbaar vervoer naar de hoofdstad te reizen.

Hoe staat het met de invoering van een eenheidstarief voor de lijnen 124 en 161 in Waals-Brabant?

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ook ik verheug me over deze belangrijke stap: met één enkel ticket zullen we in en rond Brussel kunnen reizen met het openbaar vervoer van onze keuze. In september 2009 moest de voorzitter van de GEN-stuurgroep de werkzaamheden opschorten omdat het quorum niet bereikt werd. Toen ik mijn functie opnam, was de stuurgroep nog steeds niet bijeengekomen en was het dossier geblokkeerd.

Ik heb contact opgenomen met de Gewesten en ik ben verheugd dat de vier ministers van Mobiliteit op één lijn zitten en de openbaarvervoermaatschappijen ervan hebben kunnen overtuigen die richting uit te gaan en de test af te ronden.

We hebben het GEN-stuurcomité gevraagd de invoering van de Brupass te coördineren en na te denken over de latere uitbreiding ervan. Er moet stap voor stap te werk gegaan worden. De eerste tariefintegratie moet geëvalueerd worden en men

modalités pratiques pour parvenir à ce moment attendu par de nombreux Belges, notamment le partage des recettes... ou des pertes.

Je me réjouis de disposer de votre soutien dans ce dossier.

03.03 Vincent Scourneau (MR): J'espère que l'extension sera la plus large possible pour un service renforcé de transports en commun.

L'incident est clos.

04 Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une étude sur la vétusté de certaines lignes" (55013352C)

04.01 Vincent Scourneau (MR): Dans votre exposé de politique générale du 12 novembre, vous tirez le triste constat que certains tronçons de notre réseau ferroviaire sont dans un piteux état interdisant parfois le trafic pour raisons de sécurité.

Avez-vous commandé une étude pour identifier ces lignes? Si oui, quel est le résultat? Si non, pouvez-vous en demander une, avec détail du coût de réfection pour chaque tronçon?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Un audit externe commandé par mon prédécesseur montre que les investissements restent insuffisants pour le maintien de capacité et le renouvellement de certaines infrastructures. Il souligne la nécessité d'un rattrapage budgétaire. La SNCB a été trop souvent une variable d'ajustement, et des investissements nécessaires ont été reportés au profit de dépenses non justifiées pour le navetteur, qui est au centre de mes politiques. Je me bats tous les jours pour obtenir des moyens supplémentaires, que ce soit au niveau européen ou national pour un réseau performant et accessible.

04.03 Vincent Scourneau (MR): Vous n'avez rien dit à propos de l'étude sur les lignes défectueuses.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suites de la nomination du nouveau CFO à la SNCB" (55013677C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination d'un nouveau

moet de praktische modaliteiten bepalen om zo het moment te bereiken waarop vele Belgen wachten, namelijk de verdeling van de opbrengsten... of van de verliezen.

Ik ben blij dat ik op uw steun kan rekenen in dit dossier.

03.03 Vincent Scourneau (MR): Ik hoop dat de uitbreiding zo ruim mogelijk zal zijn, voor een beter openbaarvervoersaanbod.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een studie over de slechte staat van een aantal spoorlijnen" (55013352C)

04.01 Vincent Scourneau (MR): In uw beleidsverklaring van 12 november komt u tot de trieste vaststelling dat sommige baanvakken van ons spoornet in zeer slechte staat verkeren, waardoor er soms om veiligheidsredenen geen treinverkeer mogelijk is.

Hebt u een studie besteld om die lijnen op te lijsten? Zo ja, wat blijkt daar dan uit? Zo niet, kunt u opdracht geven voor zo een studie, met een gedetailleerd overzicht van de kosten voor de herstelling per baanvak?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Uit een door mijn voorganger bestelde externe audit blijkt dat de investeringen ontoereikend blijven voor het bestendigen van de capaciteit en de vernieuwing van bepaalde infrastructuur. Er wordt gewezen op de noodzaak van een budgettaire inhaalbeweging. De NMBS heeft te vaak als sluitpost gediend, en noodzakelijke investeringen werden uitgesteld ten voordele van uitgaven die de reizigers, die in mijn beleid centraal staan, niet ten goede komen. Elke dag ijver ik zowel op het Europese als op het nationale niveau voor bijkomende middelen voor een performant en toegankelijk spoornet.

04.03 Vincent Scourneau (MR): U hebt niets gezegd over de studie over de gebrekkige spoorlijnen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken na de benoeming van de nieuwe CFO bij de NMBS" (55013677C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM

directeur financier à la SNCB" (55013776C)
 - **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La désignation du nouveau CFO de la SNCB" (55013867C)**

05.01 Michel De Maegd (MR): Le 2 décembre 2020, je vous interrogeais sur la nomination, sans procédure, du directeur financier de la SNCB. Vous répondiez que cette décision avait été adoptée à l'unanimité par le conseil d'administration. J'ai eu accès au procès-verbal de la réunion du 30 octobre.

Le conseil d'administration se tenant via l'application Teams, la mauvaise connexion d'une administratrice l'a empêchée d'assister au point de la nomination concernée. La réunion finie, elle a contacté le président pour l'informer qu'elle aurait voté contre cette nomination. L'unanimité ne valait donc que pour les membres présents!

Ce procès-verbal révèle que le président vous avait prévenu de cette nomination et avait reçu votre aval. Dans un mail du 29 octobre, votre chef de cabinet écrit que vous ne voyez pas de contre-indication à la proposition, dès lors qu'elle est conforme à la loi et précise que le présent dossier n'a pas valeur de précédent.

Ceci acte votre aval, vous qui m'accusiez le 2 décembre de procès d'intention en vous retranchant derrière la décision du conseil d'administration.

Que voulez-vous dire en affirmant que ce dossier n'aura pas valeur de précédent? Ceci démontrerait une gêne dans cette affaire. Avez-vous envisagé refuser cette nomination? Une telle nomination lors d'une réunion virtuelle, sans appel à candidatures ni procédure, pourrait-elle encore survenir? Faut-il changer la loi en vigueur?

05.02 Frank Troosters (VB): Je m'étonne que M. Henin, désigné à l'époque comme directeur financier de la SNCB au terme d'une longue procédure de sélection, ait à présent été subitement remplacé par M. Lorand. Il a été dit en commission que la rapidité de cette décision était le résultat d'une unanimité, or il s'avère que ce n'est pas le cas. Au moins une personne n'a pas pu exprimer son vote et cette personne n'approuve pas cette décision. Le ministre a donné son feu vert mais je me demande s'il ne trouverait pas une procédure publique appropriée.

Mobilité) over "De benoeming van een nieuwe financieel directeur bij de NMBS" (55013776C)
 - **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aanstelling van de nieuwe CFO van de NMBS" (55013867C)**

05.01 Michel De Maegd (MR): Op 2 december 2020 heb ik u vragen gesteld over de benoeming, buiten elke procedure om, van de financieel directeur van de NMBS. U antwoordde dat die beslissing door de raad van bestuur unaniem genomen werd. Ik heb de notulen van de vergadering van 30 oktober kunnen inkijken.

De vergadering van de raad van bestuur werd gehouden via de applicatie Teams. Door de slechte verbinding kon een bestuurder de vergadering niet bijwonen toen de benoeming ter tafel lag. Zodra de vergadering afgelopen was, nam ze contact op met de voorzitter om te melden dat ze tegengestemd zou hebben. Er was dus alleen sprake van unanimité onder de aanwezige leden!

Uit die notulen blijkt voorts dat de voorzitter u verwittigd had van die benoeming en uw goedkeuring gekregen had. In een mail van 29 oktober schrijft uw kabinetschef dat u geen redenen ziet om tegen het voorstel in te gaan, zolang het overeenstemt met de wet en er vermeld wordt dat het dossier geen precedentwaarde heeft.

Daaruit blijkt dat u uw zegel aan de beslissing hecht, terwijl u me op 2 december verweet u vermeende bedoelingen toe te schrijven en u zich verschool achter de beslissing van de raad van bestuur.

Wat bedoelt u als u zegt dat dit dossier geen precedentwaarde heeft? Dat kan erop wijzen dat u verveeld zit met de zaak. Hebt u overwogen om die benoeming te weigeren? Zou een dergelijke benoeming tijdens een virtuele vergadering, zonder oproep tot kandidaatstelling of procedure, in de toekomst nog kunnen plaatsvinden? Moeten we de wetgeving wijzigen?

05.02 Frank Troosters (VB): Ik vind het vreemd dat de heer Henin, destijds aangesteld als financieel directeur bij de NMBS na een lange selectieprocedure, nu in geen tijd werd vervangen door de heer Lorand. In de commissie kregen we eerder te horen dat het zo snel ging omdat er unanimité was, maar dat blijkt niet te kloppen. Minstens één persoon heeft niet mogen meestemmen en die is alvast niet blij met de beslissing. De minister heeft dan wel zijn fiat gegeven, maar ik vraag me af of hij een openbare procedure niet aangewezen vindt.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): M. Lorand a été désigné comme nouveau directeur financier de la SNCB le 1^{er} janvier. Il est l'ancien chef de cabinet de Paul Magnette et de Jean-Claude Marcourt et a été désigné sans procédure de sélection externe.

D'après des réponses fournies précédemment dans cette commission, la nomination a été décidée à l'unanimité. Pourquoi aucune sélection externe n'a-t-elle été organisée cette fois? Qui a proposé la candidature de M. Lorand au conseil d'administration? Quelles autres candidatures le conseil d'administration a-t-il envisagées? Le ministre est-il pour ou contre les nominations politiques dans les entreprises publiques autonomes? Estime-t-il que la sélection pour des fonctions de directeur au sein de la SNCB est suffisamment objective? Maintient-il que la nomination a été décidée à l'unanimité? Selon la SNCB, M. Lorand possède une connaissance approfondie en matière de libéralisation des chemins de fer. Comment concrétisera-t-il cette connaissance en tant que CFO?

05.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): La loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques économiques attribue à leur conseil d'administration de nommer et révoquer les membres du comité de direction. C'est le cas pour la SNCB.

(En néerlandais) Les défis importants auxquels la SNCB devra faire face à la suite de la crise sanitaire et des objectifs ambitieux définis dans l'accord de gouvernement ont incité la CEO, Mme Dutordoir, à pourvoir rapidement la fonction de CFO. Elle m'en a informé et a ensuite demandé au comité de nomination et de rémunération de rendre un avis sur la proposition de remplacement du directeur général Finances. Le comité a rendu un avis positif, après quoi les membres présents du conseil d'administration ont unanimement approuvé la proposition de la CEO de nommer le candidat interne, à savoir M. Lorand, à cette fonction.

(En français) Il me revient qu'une administratrice n'a pu se connecter ni voter. Elle a communiqué *a posteriori* qu'elle n'aurait pas voté favorablement. Ce que je vous ai dit en décembre portait sur l'unanimité des présents. Cette procédure est légale et respectait les règles applicables au sein de la SNCB.

Sur la notion de "faire office de précédent", selon le

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): De heer Lorand is op 1 januari benoemd als nieuwe financieel directeur van de NMBS. Hij is de voormalige kabinetschef van Paul Magnette en Jean-Claude Marcourt en werd benoemd zonder externe selectieprocedure.

Volgens eerdere antwoorden in deze commissie gebeurde die aanstelling bij unanimiteit. Waarom is er deze keer geen externe selectie geweest? Wie heeft de kandidatuur van de heer Lorand aan de raad van bestuur voorgedragen? Welke andere kandidaturen heeft de raad van bestuur in overweging genomen? Is de minister voor of tegen politieke benoemingen binnen autonome overheidsbedrijven? Vindt de minister dat de selectie van directeursfuncties binnen de NMBS voldoende objectief verloopt? Blijft de minister erbij dat er unaniem tot de aanstelling werd beslist? Volgens de NMBS weet de heer Lorand heel wat over de liberalisering van het spoor. Hoe zal hij daar als CFO vorm aan geven?

05.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de economische overheidsbedrijven werd de raad van bestuur de bevoegdheid toegekend om leden van het directiecomité te benoemen en te ontslaan. Dat is het geval bij de NMBS.

(Nederlands) Door de grote financiële uitdagingen waarvoor de NMBS staat door de coronacrisis, en door de ambitieuze doelen in het regeerakkoord, vond de CEO, mevrouw Dutordoir, het aangewezen om de functie van CFO snel opnieuw in te vullen. Ze heeft mij daarvan ingelicht en heeft daarna advies gevraagd aan het benoemings- en bezoldigingscomité over het voorstel om de algemeen directeur Financiën te vervangen. Het comité heeft daarop een positief advies gegeven, waarop de aanwezige leden van de raad van bestuur unaniem hebben ingestemd met het voorstel van de CEO om de interne kandidaat, Renaud Lorand, in die functie te benoemen.

(Frans) Naar verluidt raakte een bestuurster niet ingelogd, waardoor ze niet heeft kunnen stemmen. Ze heeft achteraf meegedeeld dat ze niet zou hebben voorgestemd. Ik heb u in december meegedeeld dat het voorstel unaniem aanvaard werd door de aanwezigen. Die procedure is wettelijk en strookte met de regels die van toepassing zijn bij de NMBS.

Het begrip precedent betekent volgens het

dictionnaire, cela signifie faire une action extraordinaire qui pourra justifier d'autres actions analogues. La manière dont a été nommé l'actuel CFO de la SNCB ne pourra servir de justification de futures nominations. Chaque nomination devra être jugée en fonction de critères comme les circonstances, l'urgence, et la présence en interne de candidats aptes.

La modification de la loi de 1991 ne figure pas dans l'accord de gouvernement.

05.05 Michel De Maegd (MR): Vous m'avez dit ne pas accepter que je mette votre parole en doute, en parlant de l'unanimité. Aujourd'hui, vous dites m'avoir répondu que c'était à l'unanimité des membres présents. À la lecture du texte de votre réponse, ce n'est pas exact. Il n'y a pas la mention "unanimité des membres présents". L'exactitude des faits est le propre du débat démocratique et du contrôle de l'action du gouvernement.

Mes recherches ont abouti à deux faits indéniables. D'abord, c'est dans le PV du conseil; il n'y avait pas unanimité des administrateurs, l'un d'entre eux n'a pu voter. On parle d'un poste plus de 215 000 euros bruts par an, dans une entreprise dont les défis financiers sont énormes.

Ensuite, j'ai ce mail qui démontre, contrairement à vos propos en commission, que vous aviez validé la décision, précisant que le dossier n'a pas valeur de précédent.

La bonne gouvernance est plus qu'un slogan. Je travaille à une proposition de loi pour que chaque nomination de directeur à la SNCB se fasse via une procédure d'*assessment*. J'espère obtenir le soutien de votre groupe.

05.06 Frank Troosters (VB): Les partenaires du gouvernement ont apparemment des avis divergents. Je crois pouvoir déduire de différents éléments que l'unanimité n'a pas été omniprésente. Le ministre aura certes agi de façon légale, mais son argument selon lequel il existe des défis plus urgents peut aussi inciter justement à redoubler de prudence. Une procédure de sélection publique assortie de conditions strictes aurait été tout à fait défendable et aurait certainement été préférable à une nomination politique.

Le ministre a déclaré que chaque désignation est examinée séparément, ce que je trouve étrange.

woordenboek dat er een uitzondering gemaakt wordt waarop men zich later bij soortgelijke gevallen kan beroepen. Men zal zich voor toekomstige benoemeningen niet kunnen beroepen op de wijze waarop de huidige CFO van de NMBS benoemd werd. Elke benoeming zal aan de hand van criteria, zoals de omstandigheden, de urgentie en de aanwezigheid van geschikte kandidaten binnen het bedrijf, beoordeeld moeten worden.

De wijziging van de wet van 1991 is niet opgenomen in het regeerakkoord.

05.05 Michel De Maegd (MR): U hebt mij gezegd dat u het onaanvaardbaar vond dat ik uw woord in twijfel trok in verband met de unanimité. Vandaag zegt u dat u mij geantwoord hebt dat het voorstel unaniem aanvaard werd door de aanwezige leden. Als ik uw antwoord erop nasla, stel ik vast dat dat niet klopt. Er staat daarin niet "unaniem aanvaard door de aanwezige leden". Het democratische debat en de controle op de regering stoelt op de juistheid van de feiten.

Mijn onderzoeken hebben tot twee onbetwistbare feiten geleid. Ten eerste staat het in de notulen van de vergadering van de raad van bestuur: er was geen unanimité van de bestuurders, aangezien een van hen niet heeft kunnen stemmen. We hebben het over een betrekking met een salaris van meer dan 215.000 euro bruto per jaar, in een bedrijf dat voor enorme financiële uitdagingen staat.

Voorts heb ik deze mail, waaruit blijkt dat u, in tegenstelling tot wat u in de commissie gezegd hebt, de beslissing bekrachtigd hebt en verduidelijkt hebt dat het dossier geen precedentwaarde heeft.

Goed bestuur is meer dan een slogan. Ik werk aan een wetsvoorstel dat ertoe strekt dat elke benoeming in een directeursfunctie bij de NMBS via een *assessment*procedure verloopt. Ik hoop dat ik daarbij op de steun van uw fractie kan rekenen.

05.06 Frank Troosters (VB): De regeringspartners zitten blijkbaar niet op dezelfde lijn. Ik meen uit een en ander te kunnen afleiden dat het toch niet helemaal met unanimité is verlopen. De minister zal wel legaal gehandeld hebben, maar zijn argument dat er dringende uitdagingen zijn, kan net ook tot extra voorzichtigheid aanzetten. Een openbare selectieprocedure met strenge voorwaarden was heel verdedigbaar geweest en al zeker beter dan een politieke benoeming.

De minister zei dat elke aanstelling apart wordt bekeken en dat vind ik vreemd: soms een

Suivre une procédure dans certains cas et ne pas la suivre dans d'autres cas est un usage typique de l'ancienne culture politique.

05.07 Tomas Roggeman (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question relative aux autres candidats, ni à celle concernant le point de vue du ministre sur la procédure. Je n'ai pas demandé quelle était la position de l'administrateur délégué.

La nomination relève évidemment de la responsabilité du conseil d'administration, mais le ministre de tutelle peut avoir un avis à ce sujet. Cependant, il reste très évasif, ce qui est frappant, car lorsqu'il faisait partie de l'opposition, M. Gilkinet s'insurgeait toujours contre les nominations politiques. Les fonctions exécutives doivent être attribuées sur la base des compétences et non sur la base d'une appartenance politique. Le ministre collabore désormais activement à une nomination politique et fait ainsi marche arrière.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exécution de la résolution relative à la création de Points Train" (55013819C)**
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La résolution relative aux Points Train" (55014017C)**

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le 9 mars 2017, la Chambre a adopté une résolution qui contenait un plaidoyer pour la création de Points Train. En tant que membre, le ministre a voté contre. Le mois dernier, le ministre a déclaré qu'il était favorable à l'externalisation de la vente des billets.

Est-il finalement pour ou contre la vente physique de titres de transport de la SNCB dans des librairies ou via d'autres réseaux spécifiques? Inclura-t-il la création des Points Train dans le contrat de gestion?

06.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Ces dernières années, la vente physique des billets de train aux guichets des gares a systématiquement diminué. C'est pour cette raison que nous avons voulu prévoir des canaux de vente supplémentaires pour ces billets. La résolution en question vise à utiliser de manière créative les nombreux bâtiments de gare existants qui sont complètement ou partiellement vides. Un commerce situé dans un bâtiment de gare existant, qui, en plus de produits purement commerciaux, vend également une gamme limitée de produits de la SNCB et dont le

procédure volgen en soms weer niet is een typisch gebruik van de oude politieke cultuur.

05.07 Tomas Roggeman (N-VA): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar andere kandidaten, noch over het standpunt van de minister over de procedure. Naar het standpunt van de gedelegeerd bestuurder had ik niet gevraagd.

Uiteraard is de benoeming de bevoegdheid van de raad van bestuur, maar de voogdijminister mag daar wel een mening over hebben. Hij blijft echter nadrukkelijk op de vlakte en dat is opvallend, want vanuit de oppositie ging de heer Gilkinet altijd hevig tekeer tegen politieke benoemingen. Uitvoerende functies moeten worden toegewezen op basis van competenties en niet op basis van politieke kleur. De minister werkt nu actief mee aan een politieke benoeming en draait daarmee de klok terug.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De uitvoering van de resolutie over de oprichting van TreinPunten" (55013819C)**
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De resolutie betreffende de TreinPunten" (55014017C)**

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Op 9 maart 2017 keurde de Kamer een resolutie goed met een pleidooi voor de oprichting van TreinPunten. De minister stemde toen als Kamerlid tegen. Vorige maand gaf de minister te kennen voorstander te zijn van de verkoop van treintickets in extern beheer.

Is hij nu voor- of tegenstander van de fysieke verkoop van vervoersbewijzen van de NMBS door krantenwinkels of binnen andere particuliere netwerken? Zal hij de oprichting van TreinPunten opnemen in het beheerscontract?

06.02 Marianne Verhaert (Open Vld): De laatste jaren is de fysieke verkoop van treintickets aan stationsloketten stelselmatig achteruitgegaan. Daarom wilden wij in extra verkoopkanalen voorzien voor treintickets. De resolutie in kwestie focust op een creatieve invulling van de vele bestaande stationsgebouwen die geheel of gedeeltelijk leegstaan. Een handelszaak in een bestaand stationsgebouw, die naast zuiver commerciële producten ook een beperkt aanbod aan NMBS-producten verkoopt en de wachtruimte of het sanitair voor de reizigers kan openstellen, biedt een

personnel peut se charger d'ouvrir les salles d'attente ou les sanitaires aux voyageurs, constitue un important atout tant pour le voyageur que pour la SNCB et le commerçant local.

Dans quelle mesure la SNCB applique-t-elle déjà les demandes formulées dans cette résolution? Le ministre voit-il dans cette solution une alternative valable à la fermeture de guichets? Le ministre va-t-il intégrer dans le nouveau contrat de gestion les principes développés dans cette résolution?

06.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Lors du débat d'actualité d'il y a quelques semaines, nous avons évoqué l'engagement pris par la SNCB et par moi-même de conclure un nouveau contrat de service public ambitieux au cours de l'année 2022. Ce contrat devra notamment énumérer les services à assurer dans les gares.

La SNCB examine déjà la question de savoir s'il est possible de proposer certains produits par le biais du centre d'appels, en collaboration avec bpost et d'autres services publics ou entreprises privées. Nous attendons une réponse des institutions avec lesquelles nous avons pris contact.

En ce qui concerne les gares dont les guichets fermeront cette année, la SNCB est déjà en contact avec les communes pour mettre sur pied des collaborations permettant de maintenir une présence humaine dans ces gares. Chaque commune dispose à cet effet d'une personne de contact spécifique à la SNCB. La priorité est actuellement de lancer un appel en faveur de projets adaptés au contexte local et à l'état et au potentiel de chaque gare.

Dans le cadre du déploiement d'activités non lucratives, il doit être rendu possible de mettre de l'espace à disposition à des conditions correspondant aux frais de gestion et d'exploitation effectifs. La SNCB organisera un suivi permanent de ces initiatives et évaluera, sur cette base, la faisabilité de l'extension de ce modèle à d'autres gares, surtout celles où les guichets ont déjà été fermés. Nous nous efforcerons d'intégrer les meilleures expériences dans le futur contrat de service public.

06.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): L'enquête ne doit pas se limiter à bpost. Il existe suffisamment de partenaires potentiels, tant au sein d'instances publiques dans le commerce de détail privé, qui pourraient offrir un partenariat très intéressant à cet effet.

enorme meerwaarde voor de reiziger, de NMBS en de lokale handelaar.

Hoe speelt de NMBS momenteel reeds in op deze resolutie? Is dit voor de minister een volwaardig alternatief voor de sluiting van de loketten? Zal de minister deze resolutie meenemen in de nieuwe beheersovereenkomst?

06.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Bij het actualiteitsdebat van enkele weken geleden kwam het engagement van de NMBS en mijzelf aan bod om een nieuw ambitieus openbaredienstcontract in de loop van 2022 af te sluiten, met daarin onder meer de diensten die in de stations moeten worden verzekerd.

De NMBS onderzoekt reeds of het mogelijk is om een aantal producten aan te bieden via het callcenter, in samenwerking met bpost en andere openbare diensten of privébedrijven. Wij wachten op een antwoord van de gecontacteerde instellingen.

Voor de stations waar de loketten dit jaar zullen sluiten, staat de NMBS al in contact met de gemeenten om samenwerkingsverbanden aan te gaan die een menselijke aanwezigheid in deze stations behouden. Elke gemeente heeft hiervoor bij de NMBS een specifieke contactpersoon. De prioriteit is nu een oproep voor projecten die zijn aangepast aan de lokale context en aan de toestand en het potentieel van elk station.

In het kader van de ontplooiing van niet-winstgevende activiteiten moet het mogelijk worden gemaakt ruimte ter beschikking te stellen tegen voorwaarden die overeenstemmen met de werkelijke beheers- en exploitatiekosten. De NMBS zal een permanente opvolging van deze initiatieven organiseren en zal op basis hiervan de haalbaarheid van de uitbreiding van dit model naar andere stations evalueren, vooral de stations waarin de loketten al gesloten zijn. We zullen de beste ervaringen proberen op te nemen in het toekomstige openbaredienstcontract.

06.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): De bevraging moet breder dan alleen maar bpost. Er zijn genoeg potentiële partners, zowel in publieke instanties als bij de private kleinhandel, die hiervoor een zeer interessant partnerschap zouden kunnen aanbieden.

06.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Je suis partisan d'une coopération avec des commerçants locaux à des endroits où les bâtiments de gare sont vides.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La suppression de passages à niveau" (55014018C)
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'enquête publique en cas de suppression d'un passage à niveau" (55015302C)
- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'état d'avancement de la concertation sur la fermeture définitive de passages à niveau" (55015246C)

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Depuis des années, Infrabel supprime systématiquement des passages à niveau en raison des risques d'accidents et de l'entretien onéreux. Les conséquences de la suppression peuvent être très importantes: de longs détours, la séparation physique de communautés et même une réduction de la sécurité routière pour les usagers faibles ailleurs. La suppression d'un passage à niveau sur une route communale doit toujours être approuvée par le conseil communal, mais dans la pratique, ces organismes sont souvent mis devant le fait accompli. En outre, Infrabel déclare qu'elle n'est pas liée par le décret relatif aux routes communales du gouvernement flamand, mais par la loi relative à la police, selon laquelle les chemins de fer relèvent de la grande voirie.

Le ministre partage-t-il ce point de vue? Va-t-il s'accorder avec Infrabel sur des règles claires concernant la manière dont les autorités locales seront impliquées dans ces suppressions? Va-t-il promouvoir des alternatives sûres pour les usagers faibles?

07.02 Tomas Roggeman (N-VA): La décision de supprimer un dispositif de sécurité tel qu'un passage à niveau appartient au ministre. Cette suppression s'opérait, dans le passé, suivant une procédure fixe: Infrabel introduisait un projet de suppression auprès du SPF Mobilité, en même temps qu'un accord de principe de l'administration communale concernée et du gestionnaire de la voirie. Une enquête publique était ensuite ouverte. Ces dernières années, Infrabel ferme des passages à niveau de sa propre autorité.

Quelle réglementation lui a conféré cette habilitation? La procédure de suppression

06.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben voorstander van een samenwerking met lokale handelaars op plaatsen waar de stationsgebouwen leeg staan.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het afschaffen van overwegen" (55014018C)
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het openbaar onderzoek bij afschaffing van een spoorovergang" (55015302C)
- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De stand van zaken van het overleg over de definitieve sluiting van spoorovergangen" (55015246C)

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Infrabel is al jaren bezig met het systematisch afschaffen van overwegen, wegens het risico op ongevallen en het dure onderhoud. Het gevolg van een afschaffing kan zeer verregaand zijn: lange omrijdbewegingen, fysieke scheiding van gemeenschappen en zelfs een verminderde verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers elders. De afschaffing van een overweg op een gemeenteweg moet steeds gebeuren met goedkeuring van de gemeenteraad, maar in de praktijk worden die vaak voor voldongen feiten geplaatst. Infrabel stelt bovendien dat het niet is gebonden door het decreet gemeentewegen, maar door de wet op de politie, waarbij spoorwegen deel uitmaken van de grote wegenis.

Deelt de minister die mening? Zal hij afspraken maken met Infrabel over de wijze waarop lokale besturen bij deze afschaffingen worden betrokken? Zal hij inzetten op veilige alternatieven voor zwakke weggebruikers?

07.02 Tomas Roggeman (N-VA): De beslissing om een veiligheidsinrichting als een overweg af te schaffen komt wettelijk toe aan de minister. In het verleden gebeurde dit volgens een vaste procedure: Infrabel diende een afschaffingsproject in bij de FOD Mobiliteit, samen met een principeakkoord van het betrokken gemeentebestuur en de wegbeheerder. Vervolgens werd een openbaar onderzoek ingesteld. De laatste jaren sluit Infrabel overwegen op eigen gezag.

Welke regelgeving heeft Infrabel die machtiging gegeven? Wordt de eerdere afschaffingsprocedure

antérieure est-elle encore appliquée? Quel rôle le ministre et le SPF Mobilité jouent-ils encore dans le cadre de la suppression de passages à niveau? La procédure actuelle est-elle susceptible, selon le ministre, d'être revue et améliorée?

07.03 Pieter De Spiegeleer (VB): *La fermeture définitive de passages à niveau constitue déjà depuis des années l'une des priorités d'Infrabel. Concertation et vision sont des éléments essentiels à cet égard.*

Quelle vision le ministre a-t-il en la matière et peut-il apporter des précisions sur l'ensemble de la problématique?

07.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En effet, Infrabel adopte cette lecture juridique et mon administration et le SPF Mobilité la partagent. Dans la pratique, Infrabel s'efforce toujours de parvenir à un accord avec la ville ou la commune et ne supprimera un passage à niveau que par la suite, pour éviter toute perte d'adhésion ou de cohérence avec les plans de mobilité locaux. Si une voirie communale doit être réaménagée ou déplacée, l'accord du conseil communal est nécessaire. Un accord de principe concernant la suppression est dès lors demandé au collège échevinal et, durant la procédure de demande de permis, l'avis et l'accord du conseil communal sont également sollicités. Outre la commune, Infrabel se concerta également avec d'autres parties prenantes, les provinces, l'Agentschap Wegen en Verkeer et les services de secours. Elle organise aussi des marchés d'information.

La suppression de passages à niveau relève de la compétence d'Infrabel, en vertu de l'article 199, § 1, 1° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. En son article 12, l'arrêté royal du 11 juillet 2011 détermine la procédure à suivre pour la modification et la suppression de la signalisation d'un passage à niveau. Ni moi-même, ni le SPF Mobilité et Transports n'intervenons dans une décision de suppression. Il convient de reconsidérer la procédure de suppression de passages à niveau dans le cadre d'une révision plus large de la réglementation relative aux passages à niveau.

Je suis bien conscient de l'importance du dossier, et c'est pourquoi je me réjouis qu'Infrabel porte lui-même une attention accrue à la concertation et aux accords avec les autorités locales. En concertation avec Infrabel, je veillerai à l'amélioration du cadre de concertation, avec un argumentaire encore plus précis.

nog toegepast? Welke rol spelen de minister en de FOD Mobiliteit nog bij de afschaffing van overwegen? Is een en ander volgens de minister vatbaar voor herziening en verbetering?

07.03 Pieter De Spiegeleer (VB): *De definitieve sluiting van overwegen is al jaren één van de prioriteiten van Infrabel. Overleg en visie zijn in deze van groot belang.*

Welke visie heeft de minister ter zake en kan hij de hele problematiek nader toelichten?

07.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Infrabel volgt inderdaad die juridische lezing. Mijn administratie en de FOD Mobiliteit delen die. Infrabel streeft in de praktijk steeds naar een akkoord met de stad of de gemeente en zal pas nadien een overweg afschaffen, anders is er geen draagvlak of afstemming met lokale mobiliteitsplannen. Als een gemeenteweg wordt aangepast of verlegd, is hoe dan ook het akkoord nodig van de gemeenteraad. Dan wordt een principeakkoord gevraagd aan het schepencollege over de afschaffing, en het advies en akkoord van de gemeenteraad bij de bouwaanvraagprocedure. Infrabel gaat behalve met de gemeente ook in overleg met andere belanghebbenden, provincies, het Agentschap Wegen en Verkeer en de hulpdiensten, en organiseert ook infomarkten.

De afschaffing van overwegen is een bevoegdheid van Infrabel, op grond van artikel 199, § 1 ten eerste van de wet van 21 maart 1991 over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Artikel 12 van het KB van 11 juli 2011 bepaalt de procedure voor de wijziging en afschaffing van de signalisatie aan een overweg. Noch ik, noch de FOD Mobiliteit en Vervoer spelen een rol in die afschaffing. De procedure voor de afschaffing van overwegen moet opnieuw worden bekeken in een bredere herziening van de reglementering over overwegen.

Ik ben mij zeer bewust van het belang van het dossier en daarom ben ik blij dat Infrabel zelf focust op het overleg en de akkoorden met de lokale besturen. Ik zal er in overleg met Infrabel op toezien dat het kader voor het overleg nog wordt verbeterd, met een nog duidelijker argumentenrepertorium.

07.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me félicite en tout cas d'entendre le ministre affirmer qu'il y a une marge d'amélioration. En tant que bourgmestre et députée, je me permets de douter de la capacité de concertation d'Infrabel. L'absence d'un accord complet hypothéquera la réalisation de l'autoroute cyclable. Il reste un travail considérable à accomplir dans ce domaine. Les auditions m'ont appris que la position d'Infrabel était également très loin de plaire à divers groupements d'intérêts.

07.06 Tomas Roggeman (N-VA): Je suis heureux d'entendre que le ministre estime que la réglementation doit être modifiée. La loi relative à la compétence de fermeture autonome à laquelle il fait référence laisse d'ailleurs une large marge d'interprétation. Il nous reviendra, en tant que législateur, de clarifier la situation, car Infrabel est actuellement juge et partie lorsqu'il s'agit de fermer des passages à niveau. Il y a en effet une marge d'amélioration.

07.07 Pieter De Spiegeleer (VB): Nous réitérons surtout les inquiétudes qui ont été soulevées la semaine dernière et que le ministre partage heureusement quelque peu. Il prendra des initiatives afin d'améliorer la communication. Il existe une importante marge d'amélioration sur le plan de la concertation.

L'incident est clos.

08 Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les feux de signalisation à compte à rebours avant le passage au feu vert" (55014092C)

08.01 Vincent Scourneau (MR): Le manque de courtoisie au volant – pour ne pas dire l'agressivité – est une réalité de la circulation en Belgique. La plupart des pays du Nord de l'Europe refont passer le feu orange simultanément au feu rouge avant le passage au vert. Ce système à quatre étapes permet au conducteur de se préparer sereinement au redémarrage mais ne permet toujours pas de savoir quand exactement il va pouvoir le faire. Or, à proximité du Parlement, un autre système est en vigueur: un compte à rebours pendant le feu rouge, du moins pour les piétons. L'effet surprise est supprimé, ce qui contribue à une circulation plus apaisée.

Existe-t-il une étude pour une généralisation des "feux à rebours" ou une méthode similaire? Dans le cas contraire, ne faudrait-il pas en demander une?

07.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben alvast blij dat er ruimte is voor verbetering. Over dat overleg van Infrabel met de gemeenten heb ik zo mijn twijfels als burgemeester en parlements lid. Als er geen volledig akkoord is, dan zal die fietssnelweg er ook niet makkelijk komen. Daar is nog zeer veel werk aan de winkel. De houding van Infrabel valt ook bij verschillende belangengroepen heel slecht, zo hebben de hoorzittingen me geleerd.

07.06 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij te horen dat de minister vindt dat de regelgeving moet worden gewijzigd. De wet inzake de bevoegdheid tot autonome sluiting waar hij naar verwijst, laat overigens ook heel wat ruimte voor interpretatie. Het zal ons als wetgever toekomen om dat uit te klaren, want vandaag treedt Infrabel op als rechter en partij als het gaat over de sluiting van overwegen. Dat kan inderdaad beter.

07.07 Pieter De Spiegeleer (VB): We herhalen hier vooral de bezorgdheden die vorige week aan bod kwamen en die de minister gelukkig ook enigszins deelt. Hij zal het initiatief nemen om het communicatiekader te verbeteren. Er is veel ruimte voor beterschap in het overleg.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Verkeerslichten met een aftelsysteem dat aangeeft wanneer het licht op groen springt" (55014092C)

08.01 Vincent Scourneau (MR): Het gebrek aan hoffelijkheid achter het stuur – om niet te zeggen agressiviteit – is een realiteit in het Belgisch verkeer. De meeste Noord-Europese landen hebben een vierstappensysteem waarbij voordat het verkeerslicht op groen springt, het oranje licht aangaat terwijl het rode nog brandt. Zo heeft de bestuurder tijd om zich rustig voor te bereiden op zijn vertrek maar weet hij niet exact wanneer hij zal kunnen vertrekken. In de buurt van het Parlement staat er echter een ander systeem, waarbij de seconden, althans voor voetgangers, afgeteld worden tot het rood licht op groen springt. Het verrassingseffect verdwijnt aldus, wat bijdraagt tot een rustiger verkeersbeleving.

Bestaat er een studie over de algemene invoering van 'aftellende verkeerslichten' of een soortgelijke methode? Zo niet, moet er dan geen besteld worden?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'instauration d'un système de feux de signalisation à compte à rebours dépend de la volonté des gestionnaires de la voirie, Région ou commune. Le compte à rebours avant le passage au vert pour les feux destinés aux conducteurs ne peut être utilisé pour des raisons techniques qu'à de rares endroits, et a donc une utilité très limitée. En effet, il contrevient aux systèmes de feu avec détection des véhicules de transport en commun et aux systèmes détectant les flux de circulation. Des essais ont conclu que les inconvénients l'emportaient sur les avantages.

Quant à l'agressivité des conducteurs, je compte publier une fiche sur la courtoisie au volant illustrant les dangers et les sanctions d'un comportement agressif qui sera annexée à l'envoi de procès-verbaux.

08.03 **Vincent Scourneau** (MR): Je trouvais que le système du compte à rebours pourrait être utile. Ce serait une idée à remettre sur le tapis lors de vos réunions avec les ministres régionaux compétents pour la Mobilité.

L'incident est clos.

09 **Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles avancées pour le RER en Région wallonne" (55014093C)**

09.01 **Vincent Scourneau** (MR): Le 11 janvier, vous avez rappelé à la presse les différentes avancées mises en place par le ministre Bellot. Dès 2016, celui-ci s'était aperçu que les montants restants étaient insuffisants, amenant le gouvernement Michel I à débloquent 1 milliard d'euros jusqu'à 2031 afin de terminer le projet, financement encadré par un accord de coopération avec les Régions.

Vous mentionnez le besoin d'un demi-milliard supplémentaire, or la mise à disposition de celui-ci a déjà été prévue grâce à l'accord de coopération de 2018.

Les délais de mise en service sont les mêmes que ceux annoncés en février 2019.

Le ministre Bellot annonçait, en 2019, quatre trains S par heure, aux heures de pointe, sur la ligne 124 et sur la ligne 161. On ne voit pas d'avancée supplémentaire dans vos déclarations.

Quelles sont alors les avancées propres à votre ministère dans ce dossier du RER?

08.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: De invoering van een systeem van aftellende verkeerslichten hangt af van de wegbeheerders, het Gewest of de gemeente. Het aftelsysteem van rood naar groen voor het autoverkeer kan om technische redenen slechts op enkele plaatsen gebruikt worden en is dus van zeer beperkt nut. Het komt immers in conflict met de verkeerslichtenbeïnvloedingssystemen voor het openbaar vervoer en de verkeersstroommonitoringsystemen. Tests hebben uitgewezen dat de nadelen groter zijn dan de voordelen.

Wat het agressief rijgedrag betreft, ben ik van plan een flyer over hoffelijk rijgedrag te publiceren met voorbeelden van de gevaren en de sancties voor agressief rijgedrag, dat bij de processen-verbaal gevoegd zal worden.

08.03 **Vincent Scourneau** (MR): Ik dacht dat aftellende verkeerslichten een nuttig idee konden zijn. Dat is misschien iets om ter tafel te brengen tijdens uw vergaderingen met de gewestministers die bevoegd zijn voor Mobiliteit.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe ontwikkelingen inzake het GEN in het Waals Gewest" (55014093C)**

09.01 **Vincent Scourneau** (MR): Op 11 januari hebt u in de pers herinnerd aan de vooruitgang die geboekt werd door minister Bellot. Al in 2016 besepte hij dat de resterende bedragen ontoereikend waren, waarna de regering-Michel I 1 miljard euro uittrok tot 2031 om het project af te ronden. Over die financiering werd een samenwerkingsakkoord gesloten met de Gewesten.

U zegt dat er een half miljard euro extra nodig is, maar daarin werd al voorzien in het samenwerkingsakkoord van 2018.

De termijnen voor de ingebruikname zijn identiek aan de termijnen die in 2019 aangekondigd werden.

In 2019 kondigde minister Bellot 4 S-treinen per uur aan tijdens de piekuren op lijn 124 en 161. Uw uitspraken getuigen niet van een verdere vooruitgang.

Welke vooruitgang hebt u tijdens uw ministerschap geboekt in het GEN-dossier?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Assurer la continuité des bons choix posés avant soi constitue déjà un projet. Le RER aurait dû être concrétisé bien avant mon arrivée comme ministre.

Je salue le travail de mes prédécesseurs, même si j'aurais aimé hériter d'un réseau ferroviaire en meilleur état.

L'interview donnée avec le président du comité de pilotage RER n'a pas tellement rappelé les avancées du gouvernement précédent. Je voulais surtout me tourner vers notre objectif commun d'améliorer l'offre et d'offrir une alternative robuste à la voiture.

Il ne sert à rien d'attendre que tout soit terminé pour profiter des avancées permises en matière de mobilité par le projet RER, ne serait-ce que morceau par morceau. Depuis le début de la législature, nous avons eu l'occasion de nous réjouir de la relance du comité de pilotage RER et de la mise en place du ticket unique Brupass. Une nouvelle étape a été franchie avec le placement des aiguillages à hauteur de la bifurcation de Louvain-la-Neuve et des travaux sur le pont d'Ottignies. L'augmentation de l'offre sur le Réseau S est intervenue en décembre. Nous avons introduit des dossiers, dans le cadre du fonds pour la relance et la résilience, concernant l'offre S intra-bruxelloise sur l'axe est-ouest.

Je souhaite augmenter l'offre de trains, renforcer la concertation avec les Régions, et que tout gain possible soit mis en œuvre sans attendre. Je suis en contact quasi quotidien avec les parties prenantes du dossier RER et je me bats pour obtenir un maximum de moyens pour le rail.

09.03 **Vincent Scourneau** (MR): À Braine-l'Alleud, cela fait vingt ans que l'on parle du RER. Le dossier a avancé à petits pas, cela a été compliqué. J'ai de nombreux doutes et j'espère que vous pourrez me rassurer.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux d'électrification de la ligne 19" (55014099C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne 19" (55014373C)

09.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Het vergt al heel wat inspanningen om de juiste keuzes van de voorgangers verder uitvoering te geven. Het GEN moest eigenlijk al vóór mijn indiensttreding handen en voeten gekregen hebben.

Ik heb waardering voor het werk van mijn voorgangers, ook al had ik graag een spoorwegnet in betere staat geërfd.

In het interview met de voorzitter van het GEN-stuurcomité werd er niet echt gewezen op de vooruitgang die door de vorige regering werd geboekt. Ik wilde me vooral focussen op ons gemeenschappelijke doel: de uitbreiding van het treinaanbod en het bieden van een stevig alternatief voor de auto.

We moeten niet wachten tot alles afgerond is om te profiteren van de vooruitgang inzake mobiliteit die het GEN-project mogelijk maakt, al is het maar stukje bij beetje. Sinds het begin van deze legislatuur konden we ons verheugen over de heropstart van het GEN-stuurcomité en de invoering van de Brupass, een enkel ticket voor het openbaar vervoer in Brussel. Er werd een nieuwe fase voltooid met de plaatsing van wissels ter hoogte van de splitsing van Louvain-la-Neuve en met de werken aan de brug van Ottignies. In december werd het aanbod op het S-net uitgebreid. In het kader van het Fonds voor Herstel en Veerkracht hebben we dossiers ingediend met betrekking tot het S-treinaanbod in en rond Brussel op de oost-westas.

Ik wil het treinaanbod uitbreiden en in nauwer overleg treden met de Gewesten, zodat elke mogelijke winst zonder dralen gerealiseerd wordt. Ik sta bijna dagelijks in contact met de stakeholders van het GEN-dossier en ik doe mijn best om zoveel mogelijk middelen voor het spoor los te krijgen.

09.03 **Vincent Scourneau** (MR): In Eigenbrakel wordt er al twintig jaar over het GEN gesproken. Het dossier vorderde met horten en stoten, er kwamen kinken in de kabel. Ik heb heel wat twijfels en ik hoop dat u me zult kunnen geruststellen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatiewerken aan spoorlijn 19" (55014099C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van lijn 19" (55014373C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Les travaux d'électrification de la ligne 19 Mol-Neerpelt-Hamont seront-ils terminés en juin comme prévu? Le train P reliant Bruxelles à Mol sera prolongé jusqu'à Neerpelt. Or, la gare de Hamont ne peut pas recevoir les trains longs. Cette contrainte risque-t-elle de faire obstacle à une éventuelle prolongation de la ligne Anvers-Mol-Hamont jusqu'à Weert? Des travaux d'aménagement seront-ils réalisés? Pouvons-nous disposer de l'étude de faisabilité?

10.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Le calendrier des travaux d'électrification de la ligne 15 – dont la fin est prévue fin 2022 – sera-t-il respecté? Quel est le montant des moyens européens alloués à ces travaux qui sera transféré pour la réalisation du tronçon Gand-Terneuzen?

10.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Selon Infrabel, le calendrier des travaux d'électrification de la ligne 19 est respecté. L'allongement des quais de la gare de Hamont est programmé pour la fin de 2021 ou le début de 2022. Je vous ferai parvenir l'étude de faisabilité.

Les travaux d'électrification de la ligne 15 nécessiteront des aménagements sur plus de ponts que prévu. Les travaux se seront dès lors pas terminés avant 2023.

Le transfert des moyens requiert une modification de l'accord de coopération d'exécution. Cette procédure a été retardée par la crise du coronavirus, mais j'espère qu'une décision interviendra rapidement.

10.04 Wouter Raskin (N-VA): L'accord de gouvernement se veut ambitieux en ce qui concerne les liaisons ferroviaires transfrontalières, mais la SNCB les qualifie de *business case* négatif. Un millier de voyageurs ne peut tout de même pas être considéré comme insuffisant?

10.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Telle était la conclusion de la SNCB. Pour les connexions internationales, nous avons évidemment besoin de l'accord d'autres pays.

10.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis d'entendre que les travaux à la gare de Hamont vont débuter et que nous en saurons bientôt davantage sur les fonds européens destinés au trajet Gand-Terneuzen.

L'incident est clos.

11 Interpellation de Gaby Colebunders à Georges

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Zullen de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont afgerond zijn in juni, zoals gepland? De piekuurtrein Brussel-Mol zal dan ook tot in Neerpelt worden doorgetrokken. Het station van Hamont kan echter geen lange treinen ontvangen. Is dat ook een hinderpaal voor een eventuele verlenging van de lijn Antwerpen-Mol-Hamont naar Weert? Zullen er aanpassingswerken worden uitgevoerd? Kan de haalbaarheidsstudie bezorgd worden?

10.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Blijft de planning voor het einde van de elektrificatiewerken van spoorlijn 15 – eind 2022 – behouden? Hoeveel Europese middelen voor deze werken zullen worden overgedragen voor de realisatie van het traject Gent-Terneuzen?

10.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Volgens Infrabel zitten de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19 op schema. De verlenging van de perrons van het station van Hamont staat gepland voor eind 2021 of begin 2022. De haalbaarheidsstudie zal ik laten bezorgen.

Voor de elektrificatiewerken aan spoorlijn 15 moeten er meer bruggen dan gepland worden aangepast, waardoor de werken in 2023 zullen eindigen.

Om de middelen over te dragen is een aanpassing van het uitvoerende samenwerkingsakkoord noodzakelijk. Dat heeft door de coronacrisis vertraging opgelopen, maar ik hoop vlug een beslissing te hebben.

10.04 Wouter Raskin (N-VA): In het regeerakkoord prijkt de ambitie inzake grensoverschrijdende spoorverbindingen, maar de NMBS omschreef dit als een negatieve businesscase. Een duizendtal passagiers kan toch niet te weinig zijn?

10.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dat was de conclusie van de NMBS. Voor internationale verbindingen hebben we natuurlijk het akkoord van andere landen nodig.

10.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben blij dat het station van Hamont wordt aangepakt en dat we snel meer zullen weten over de Europese middelen voor het traject Gent-Terneuzen.

Het incident is gesloten.

11 Interpellatie van Gaby Colebunders aan

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55000103I)

11.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*en néerlandais*): Au cours des dernières décennies, la SNCB a traité le Limbourg en parent pauvre sur le plan des investissements. Les embouteillages augmentent dans la province tandis que le nombre d'usagers du train diminue. La réouverture de la gare de Lanaken constituerait déjà une solution intéressante. Elle offrirait au sud-est de la province une accessibilité au réseau ferroviaire et relierait Maastricht à Hasselt. Cela ne requerrait pratiquement aucuns travaux d'infrastructure supplémentaires. Le ministre a déjà évoqué précédemment le tram rapide entre Hasselt et Maastricht et le laborieux projet Spartacus de la ministre flamande, Lydia Peeters, mais le train léger (lightrail) et le train peuvent parfaitement circuler sur la même voie. La ligne ferroviaire à laquelle nous songeons pourrait faire office de corridor de fret entre le port d'Anvers et la région de la Ruhr, ce qui permettrait de retirer des camions des autoroutes. Le plan Spartacus, en tout cas, n'a pas ce potentiel.

Que pense le ministre de notre résolution sur la gare de Lanaken? Confirme-t-il que l'ancienne assiette de la ligne Lanaken – Bilzen existe toujours? Va-t-il insister auprès des autorités néerlandaises pour qu'une remise en service soit possible et va-t-il essayer d'éviter la démolition du pont sur la Meuse? Confirme-t-il que du matériel léger et des trains peuvent se côtoyer sur la même voie? Ces incessantes discussions communautaires ne montrent-elles pas que la compétence de la Mobilité doit être refédéralisée? Le ministre estime-t-il qu'il existe une contradiction entre la ligne Hamont-Weert et la ligne Hasselt-Maastricht? Admet-il que cette ligne permettrait de transporter des marchandises et qu'il serait ainsi possible de réduire le nombre de camions sur les autoroutes?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je suis pleinement conscient de la demande en faveur de liaisons transfrontalières, telles que la ligne 20 et d'autres trajets, dans la province du Limbourg. J'espère que les Pays-Bas disposeront rapidement d'un nouveau gouvernement et que je pourrai ainsi évoquer les divers projets avec mon homologue néerlandais.

Il n'existe actuellement aucun projet visant à réactiver la ligne 20. Telle est la situation dont j'ai hérité.

Infrabel coordonne actuellement, avec De Lijn, le projet de tramway interurbain rapide Spartacus mis

Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (55000103I)

11.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*Nederlands*): De voorbije decennia werd Limburg door de NMBS stiefmoederlijk behandeld op het vlak van investeringen. Het fileeeld in de provincie stijgt terwijl het aantal treinreizigers daalt. De heropening van het station van Lanaken zou al een goede oplossing zijn. Het zou het zuidoosten van de provincie een ontsluiting geven tot het spoornet en Maastricht met Hasselt verbinden. Er zijn nauwelijks bijkomende infrastructuurwerken voor nodig. De minister verwees eerder al naar de sneltram tussen Hasselt en Maastricht en het al jarenlang aanslepende Spartacusproject van Vlaams minister Peeters, maar lightrail en trein kunnen probleemloos op hetzelfde spoor rijden. De spoorlijn waaraan wij denken, zou kunnen fungeren als goederencorridor tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied, wat vrachtwagens van de snelwegen kan halen. Dat potentieel heeft het Spartacusplan alleszins niet.

Wat denkt de minister van onze resolutie over het station van Lanaken? Kan hij bevestigen dat de oude spoorbedding Lanaken – Bilzen er nog steeds ligt? Zal hij de heringebruikname bij Nederland bepleiten en de sloop van de Maasbrug proberen te verhinderen? Kan de minister bevestigen dat lightrail en treinen op hetzelfde spoor kunnen rijden? Tonen de voortdurende communautaire discussies niet dat de bevoegdheid over mobiliteit opnieuw een federale bevoegdheid moet worden? Denkt de minister dat er een tegenstelling bestaat tussen de lijn Hamont-Weert en de lijn Hasselt-Maastricht? Kan hij beamen dat over deze spoorlijn goederen vervoerd kunnen worden, wat vrachtwagens van snelwegen kan weghalen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik ben mij heel goed bewust van de vragen naar grensoverschrijdende verbindingen in de provincie Limburg, zoals lijn 20 en andere trajecten. Ik hoop dat er snel een nieuwe Nederlandse regering is zodat ik het met mijn ambtgenoot over de diverse projecten kan hebben.

Er zijn momenteel geen plannen voor de heropening van lijn 20. Dat is de situatie zoals ik ze heb geërfd.

Infrabel coördineert op dit moment met De Lijn het sneltramproject Spartacus van de Vlaamse

en route par les autorités flamandes, et qui empruntera en partie le tracé de la ligne historique 20. C'est la ministre flamande de la Mobilité, Mme Peeters, qui est compétente en la matière.

11.03 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*en néerlandais*): Votre réponse me laisse bredouille. Nous continuons à nous battre contre les embouteillages gigantesques autour de l'échangeur en trèfle de Lummen. La réalisation du plan Spartacus paraît plus éloignée que jamais, et de nombreux Limbourgeois préfèrent notre plan.

Je déposerai une motion de recommandation en conclusion de mon interpellation.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Gaby Colebunders et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Gaby Colebunders
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- eu égard aux besoins énormes en termes de mobilité dans le Limbourg;
- eu égard à la baisse du nombre de voyageurs ferroviaires dans le Limbourg;
- eu égard à l'absence de liaison ferroviaire transfrontalière vers Maastricht depuis le Limbourg;
- eu égard au fait que Lanaken et par extension le sud-est du Limbourg sont privés d'accès ferroviaire;
- eu égard au fait que la réalisation du projet Spartacus se fait attendre depuis des années et que celle-ci reste entourée de nombreuses incertitudes;
- eu égard au fait que ce projet a déjà englouti des dizaines de millions d'euros uniquement en frais d'études;
- eu égard à l'imbroglie communautaire belge, notamment en matière de mobilité;

demande au gouvernement

- de se concerter d'urgence avec l'exécutif néerlandais afin d'annuler la démolition prévue du pont surplombant la Meuse et de ne pas compromettre la liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht;
- de réfléchir avec le gouvernement flamand à la manière de combiner éventuellement l'option Light rail et le rail;
- demande au gouvernement de réactiver la ligne n° 20 entre Hasselt et Maastricht, réouverture de la gare de Lanaken incluse."

overheid, dat een deel van de bedding van de historische lijn 20 gebruikt. Vlaams minister van Mobiliteit Peeters is hiervoor bevoegd.

11.03 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (*Nederlands*): Ik kan niets met dit antwoord. Wij blijven strijden tegen het enorme fileleed rond het klaverblad van Lummen. Het Spartacusplan is verder weg dan ooit en heel wat Limburgers zien veel meer heil in ons plan.

Ik dien na mijn interpellatie een motie van aanbeveling in.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Gaby Colebunders en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Gaby Colebunders
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende de grote noden qua mobiliteit in Limburg;
- overwegende het dalende aantal treinreizigers in Limburg;
- overwegende dat er geen grensoverschrijdende spoorverbinding is naar Maastricht vanuit Limburg;
- overwegende dat Lanaken en bij uitbreiding Zuid-Oost-Limburg geen toegang hebben tot het spoor;
- overwegende dat het Spartacusproject al jaren op zich laat wachten en er hierrond nog veel onzekerheid bestaat;
- overwegende dat dit project al tientallen miljoenen euro's aan studies alleen heeft gekost;
- overwegende het communautaire kluwen in ons land, onder andere inzake mobiliteit;

vraagt aan de regering

- om dringend met Nederland te overleggen om de geplande sloop van de Maasbrug te annuleren om de spoorlijn Hasselt-Maastricht niet te fnuiken;
- om samen met de Vlaamse regering na te denken hoe de optie Lightrail en spoor eventueel met elkaar gecombineerd kunnen worden,
- om de spoorlijn 20 te reactiveren tussen Hasselt en Maastricht inclusief de heropening van het station in Lanaken."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

12 Questions jointes de

- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la date d'expiration des Railpass" (55014129C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La validité des cartes multi-voyages de la SNCB" (55014182C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la durée de validité des cartes de dix trajets de la SNCB" (55014183C)

12 Samengevoegde vragen van

- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de geldigheid van de Railpass-rittenkaarten" (55014129C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheid van de meerrittenkaarten van de NMBS" (55014182C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de tienrittenkaarten van de NMBS" (55014183C)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Lors du premier confinement, la SNCB a pris la décision de prolonger la durée de validité de ses cartes multi-voyages. Depuis début novembre 2020, nous sommes reconfinés. La SNCB estime qu'il n'est pas nécessaire de prolonger à nouveau la validité de ce type de billets, car il n'y a pas d'interdiction de voyager à l'intérieur du pays, mais ce n'est pas tout à fait exact. On a demandé à la population de se déplacer le moins possible et certaines destinations touristiques n'étaient tout simplement pas ouvertes.

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Tijdens de eerste lockdown nam de NMBS de beslissing om de duur van haar meerrittenkaarten te verlengen. Sinds begin november 2020 zitten we in een nieuwe lockdown. De NMBS acht het niet noodzakelijk de geldigheidsduur van de kaarten opnieuw te verlengen, omdat er geen binnenlands reisverbod is, maar dat is niet helemaal correct. Er werd gevraagd aan de bevolking om zich zo weinig mogelijk te verplaatsen en een aantal bestemmingen viel gewoon weg.

Quel est le point de vue du ministre à ce sujet? Est-il prêt à financer une compensation pour les voyageurs?

Wat is de visie van de minister? Is hij bereid om een compensatie voor de reiziger te financieren?

12.02 Frank Troosters (VB): *En raison des mesures de lutte contre le coronavirus, de nombreuses destinations touristiques ont fermé leurs portes. Par conséquent, de nombreuses personnes n'ont pas pu partir en excursion et n'ont pas pu utiliser leur carte multi-voyages émise par la SNCB avant la date d'expiration.*

12.02 Frank Troosters (VB): *Door de coronamaatregelen sloten talrijke toeristische trekpleisters hun deuren. Hierdoor konden heel wat mensen geen uitstap maken en konden zij een meerrittenkaart van de NMBS niet benutten voor het verstrijken van de geldigheidsdatum.*

Une concertation entre le ministre et la SNCB en vue d'une compensation a-t-elle eu lieu? Le refus de la SNCB de prolonger les cartes est-il cohérent par rapport à l'ambition d'augmenter l'attractivité des transports en commun?

Heeft de minister met de NMBS overlegd over een compensatie? Strookt de weigering van de NMBS om de kaarten te verlengen wel met de ambitie om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken?

12.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB confirme que les voyageurs peuvent recourir au régime de compensation existant, également appliqué par les trois autres sociétés de transport public.

12.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS bevestigt dat de reizigers een beroep kunnen doen op de bestaande compensatieregeling, die ook door de drie andere openbaarvervoermaatschappijen toegepast wordt.

(En néerlandais) La SNCB examine à ma demande les possibilités pour une formule d'abonnement qui offre une réponse à l'importance croissante du télétravail.

(Nederlands) Op mijn vraag onderzoekt de NMBS de mogelijkheden om een abonnementsformule uit te werken dat een antwoord biedt op het groeiende belang van telewerk.

J'ai reçu un grand nombre de lettres au sujet de l'offre commerciale de la SNCB pendant la crise sanitaire. L'un des sujets les plus souvent abordés est l'octroi de certains titres de transport. Je me concerterai dans les prochaines semaines avec la SNCB à ce propos, mais une prolongation n'est pour l'instant pas à l'ordre du jour.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous ne sommes pas de grands défenseurs des pass et des billets gratuits. Il s'agit en l'occurrence de personnes qui ont acheté un produit spécifique et qui demandent seulement d'en prolonger la durée de validité.

12.05 Frank Troosters (VB): Je regrette que la SNCB ne veuille même pas faire un geste envers ces personnes, qui ont payé leur carte. C'est contraire aux ambitions du gouvernement fédéral visant à enthousiasmer le public pour le transport en train. J'espère que cela changera à l'avenir.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55014141C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative à la liaison Hamont-Weert" (55014375C)

13.01 Frank Troosters (VB): Lors d'un précédent débat sur la liaison ferroviaire Hamont-Weert, des arguments ont été avancés, tels que de possibles problèmes liés à l'homologation des rames. Il me semble que si la décision de réaliser cette liaison était prise, l'on disposerait encore du temps nécessaire pour obtenir l'homologation. Qu'en pense le ministre?

13.02 Marianne Verhaert (Open Vld): La région frontalière entre la Belgique et les Pays-Bas manque de transport public transfrontalier efficace, surtout ferroviaire. Une liaison ferroviaire entre Hamont et Weert réduirait considérablement les temps de trajet. Malgré un potentiel de quelque 1 000 passagers, l'étude parle d'un *business case* négatif pour la SNCB.

Pour quelles raisons? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les Pays-Bas? Le ministre lancera-t-il des initiatives supplémentaires pour la réalisation du tronçon Hamont-Weert et d'autres liaisons transfrontalières?

13.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

Ik ontvang een groot aantal brieven over het commerciële aanbod van de NMBS tijdens de coronacrisis. Een van de vaakst voorkomende onderwerpen is de verlening van bepaalde vervoersbewijzen. Ik heb in de komende weken overleg met de NMBS ter zake, maar een verlenging is momenteel niet aan de orde.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij zijn geen grote pleitbezorgers voor gratis passen en gratis tickets. Het gaat hier om mensen die een bepaald product gekocht hebben en die enkel vragen om de geldigheidsduur ervan te verlengen.

12.05 Frank Troosters (VB): Ik betreur het dat de NMBS deze mensen – die betaald hebben voor hun kaart – niet eens tegemoet wil komen. Dat past niet in de federale ambitie om mensen warm te maken voor de trein. Ik hoop dat hierin in de toekomst verandering komt.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont – Weert" (55014141C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie omtrent de verbinding Hamont-Weert" (55014375C)

13.01 Frank Troosters (VB): Bij een vorig debat over de spoorverbinding Hamont-Weert werden er argumenten aangehaald zoals mogelijke problemen met de homologatie van de rijkswaag. Mocht er worden beslist om de verbinding te realiseren, dan zal er nog tijd genoeg zijn voor een homologatie. Wat vindt de minister daarvan?

13.02 Marianne Verhaert (Open Vld): In de grensstreek tussen België en Nederland is er geen vlot grensoverschrijdend openbaar vervoer, zeker niet met de trein. Een verbinding Hamont-Weert zou de reistijden fors inkorten. Ondanks een potentieel van zowat 1.000 reizigers spreekt de studie over een negatieve businesscase voor de NBMS.

Waarom is dat dan het geval? Is er al contact geweest met Nederland? Zal de minister bijkomende stappen zetten voor de realisatie van het traject Hamont-Weert en andere grensoverschrijdende verbindingen?

13.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De

La SNCB a réalisé l'étude demandée par mon prédécesseur sur la faisabilité de l'exploitation de la liaison Hamont-Weert. Selon les conclusions de cette étude, la liaison serait déficitaire. Outre l'aspect financier, un certain nombre de décisions techniques importantes doivent également être prises. Même si les travaux sont terminés du côté belge, il reste des chantiers d'envergure à réaliser du côté néerlandais et des questions à régler telles que l'homologation et les équipements de sécurité du matériel roulant.

La Belgique ne peut pas décider unilatéralement de lancer le projet. Les Pays-Bas ont également procédé aux études nécessaires, entre-temps. J'ai contacté mon homologue néerlandais et j'ai chargé mon administration de convoquer le groupe de travail belgo-néerlandais existant sur le trafic transfrontalier de courte distance afin de mettre en commun les résultats des études et de déterminer les prochaines étapes dans ce dossier. Pour le moment, nous devons toutefois attendre la formation du nouveau gouvernement néerlandais.

13.04 Frank Troosters (VB): Je ne comprends toujours pas comment ce *business case* pourrait être jugé négativement. La grande erreur dans le dossier des liaisons Hasselt-Maastricht et Hamont-Weert est que seul un trajet déterminé est pris en considération, alors qu'au fond on parle des tronçons plus grands de Louvain-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle-Cologne et d'Anvers jusque Eindhoven. La zone d'entreprises Brainport Eindhoven offre également d'énormes opportunités.

13.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Quelque 1 000 voyageurs sur une ligne, ce n'est certainement pas anodin, mais les liaisons supplémentaires qui en résulteraient à leur tour, constitueraient une plus-value énorme pour la ligne Anvers-Eindhoven.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture temporaire mais complète du tronçon Tournai-Mouscron" (55014156C)
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de la SNCB en Wallonie picarde" (55014704C)

14.01 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Dans son plan de transport 2020-2023, la SNCB a annoncé la fermeture temporaire du tronçon Tournai-Mouscron. Infrabel coupera la ligne du 30 août à décembre 2021 et prévoit une fermeture

NMBS heeft de studie, die mijn voorganger had gevraagd over de haalbaarheid van de exploitatie van de verbinding Hamont-Weert, uitgevoerd. Conclusie: de verbinding zou verlieslatend zijn. Los van het financiële zijn er ook een aantal aanzienlijke technische stappen te zetten. Zelfs als de werken aan Belgische kant zijn afgerond, blijven er nog omvangrijke werken uit te voeren aan Nederlandse zijde en blijven er zaken te regelen zoals de homologatie en de veiligheidsuitrusting van het rollend materieel.

De opstart mag geen eenzijdige Belgische beslissing zijn. Ook aan Nederlandse zijde zijn intussen de nodige studies afgerond. Ik heb contact genomen met mijn Nederlandse ambtsgenoot en ik heb mijn administratie de opdracht gegeven de bestaande Belgisch-Nederlandse werkgroep over kort grensoverschrijdend verkeer samen te roepen om de studies samen te leggen en de verdere stappen in het dossier te bepalen. We moeten voorlopig wel nog wachten op een nieuwe regering in Nederland.

13.04 Frank Troosters (VB): Ik begrijp nog steeds niet hoe dit een negatieve businesscase kan zijn. De grote misvatting in het dossier van de verbindingen Hasselt-Maastricht en Hamont-Weert is dat er alleen een bepaald traject wordt bekeken, maar we spreken eigenlijk over de grotere gehelen Leuven-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen en Antwerpen tot Eindhoven. Ook de bedrijfszone Brainport Eindhoven biedt enorme mogelijkheden.

13.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Zo'n 1.000 reizigers op een lijn is zeker niet niets, maar de extra verbindingen die dit op zijn beurt creëert, zouden een enorme meerwaarde zijn voor Antwerpen-Eindhoven.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke, maar volledige afsluiting van het baanvak Doornik-Moeskroen" (55014156C)
- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken van de NMBS in Picardisch Wallonië" (55014704C)

14.01 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): In het vervoersplan 2020-2023 heeft de NMBS aangekondigd dat het baanvak Doornik-Moeskroen tijdelijk afgesloten zal worden. Infrabel zal de lijn van 30 augustus tot december 2021 afsluiten en is van

d'un mois entre Tournai et la frontière française. Cet arrêt entre deux villes importantes de Wallonie picarde aura un impact considérable pour les usagers. Cette décision brutale a-t-elle été prise après examen de toutes les possibilités d'effectuer les travaux sans une telle fermeture? Qu'est-ce qui justifie une telle décision?

Je n'ai pas connaissance de prise de contact avec les autorités locales et les usagers pour la mise en place de moyens de transport alternatifs. Les liaisons en bus prennent plus d'une heure contre un peu moins de vingt minutes en train. Confirmez-vous que des bus spéciaux seront affrétés? Combien de voyages seront-ils organisés pour tenir compte de l'affluence aux heures de pointe et le dimanche pour les étudiants?

Une réflexion doit être menée sur l'opportunité de cette fermeture complète. Les quais de la gare d'Herseaux seront-ils rénovés? La SNCB réfléchit-elle à l'ouverture d'un point d'arrêt sur le territoire d'Estaimpuis à hauteur de Leers-Nord ou de Néchin?

14.02 Daniel Senesael (PS): Nous avons pris connaissance du plan de transport 2020-2023 de la SNCB en Wallonie picarde. Les travaux de renouvellement de la ligne de chemin de fer Mouscron-Tournai, prévus pour août-décembre 2021 et la rénovation des quais de la gare d'Herseaux, entre 2021 et 2026, ont retenu notre attention.

La ligne Mouscron-Tournai est l'une des principales voies d'accès à Ath, Bruxelles, Mons, Charleroi et Namur. Elle connaît une importante affluence. La SNCB prévoit un service de bus entre Mouscron et Tournai. Offrira-t-il un nombre de voyages similaire à celui des trains? Pourra-t-il accueillir un grand nombre de voyageurs aux heures de pointe et lors du départ des étudiants?

Les travaux de rénovation des quais de la gare d'Herseaux sont-ils prévus à cette période? Permettront-ils l'accueil sécurisé des voyageurs? Les projets de travaux ne mentionnent pas l'installation de bancs. L'installation de telles infrastructures est-elle envisagée?

14.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Des travaux conséquents sont prévus sur le tronçon

plan om het baanvak tussen Doornik en de Franse grens voor een maand af te sluiten. Die stopzetting van de dienstverlening tussen twee belangrijke steden van Picardisch Wallonië zal een aanzienlijke impact hebben op de reizigers. Wordt die drastische beslissing genomen nadat alle opties om de werken uit te voeren zonder tot een sluiting over te gaan onderzocht waren? Wat rechtvaardigt zo een beslissing?

Naar mijn weten werd er geen contact opgenomen met de lokale besturen of met de reizigers met het oog gericht op de organisatie van alternatieve vervoermiddelen. De rit met de bus duurt meer dan een uur, met de trein is men net geen twintig minuten onderweg. Bevestigt u dat er speciale bussen ingelegd zullen worden? Hoeveel ritten zullen er uitgevoerd worden om de reizigersaantallen tijdens de spitsuren op te vangen, en hoeveel op zondag voor de studenten?

Er moet nagedacht worden of het wel opportuun is om dat baanvak volledig af te sluiten. Zullen de perrons van het station Herseaux tijdens die periode gerenoveerd worden? Denkt de NMBS na over de opening van een stopplaats op het grondgebied van Estaimpuis, ter hoogte van Leers-Nord of Néchin?

14.02 Daniel Senesael (PS): We hebben kennisgenomen van het vervoersplan 2020-2023 van de NMBS voor Picardisch Wallonië. De vernieuwingswerken op de spoorlijn Moeskroen-Doornik, die voor de periode augustus-december 2021 ingepland staan, alsook de renovatiewerken aan de perrons van het station Herseaux, gepland voor 2021 en 2026, hebben onze aandacht getrokken.

De lijn Moeskroen-Doornik is één van de belangrijkste toegangsassen tot Aat, Brussel, Bergen, Charleroi en Namen. Vele reizigers maken van die lijn gebruik. De NMBS voorziet in een shuttledienst tussen Moeskroen en Doornik. Zullen er evenveel ritten uitgevoerd worden als door de treinen? Zal er plaats zijn voor een groot aantal reizigers tijdens de spitsuren en wanneer de studenten naar hun universiteitsstad vertrekken?

Zullen de renovatiewerken aan de perrons van het station Herseaux tijdens die periode uitgevoerd worden? Zullen die werken de veiligheid van de reizigers niet in gevaar brengen? In de plannen voor de werken wordt er niets gezegd over de installatie van banken. Wordt het plaatsen van dergelijke voorzieningen overwogen?

14.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Op het baanvak Moeskroen-Doornik zijn er grote werken

Mouscron-Tournai pour renouveler son infrastructure particulièrement fragilisée. Les voies seront démontées et Infrabel interrompra la circulation entre Mouscron et Tournai du 31 août au 6 décembre, et entre Tournai et la France du 8 novembre au 6 décembre. J'ai conscience des difficultés pour les navetteurs. Ils seront soit déviés en train via Courtrai, notamment ceux qui iront vers Bruxelles, ou dans des bus circulant entre Tournai et Mouscron et des cars entre Tournai et la France. Il est compliqué de connaître l'évolution de la pandémie et donc de prévoir les flux des voyageurs durant les travaux. La planification du chantier débutera en juin 2021 et les mesures alternatives seront communiquées en juillet 2021.

Pour son nouveau plan pluriannuel d'investissement, la SNCB a demandé à Infrabel de rehausser les quais de la gare d'Herseaux afin d'améliorer l'accessibilité et de revoir la planification de la rénovation des espaces d'accueil. Cela sera fait lors de l'interruption totale de la ligne. La SNCB fournira les abris et les bancs. À l'avenir, la SNCB le fera pour toutes ses gares et points d'arrêt. Les trains rouleront à nouveau à partir du 7 décembre et la rénovation complète de la ligne sera terminée en mars 2022.

14.04 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Je constate que le ministre a la situation bien en main. Je ne manquerai pas de communiquer ces précieuses informations à ceux qui m'ont interpellée sur cette question.

14.05 Daniel Senesael (PS): Le plus important est l'attention portée aux alternatives pour les navetteurs pendant la fermeture de cette ligne. Je me réjouis que l'on profite de ces travaux pour procéder au rehaussement des quais de la gare de Tournai et à l'amélioration de l'accueil avec les nouveaux bancs et abris.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55014167C de Mme Jadin est transformée en question écrite. La question n° 55014319C de M. Ben Achour est reportée. Les questions n°s 55014350C, 55014351C et 55014352C de Mme Hanus sont transformées en questions écrites.

15 Questions jointes de
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM)

gepland voor de vernieuwing van de infrastructuur, die in een bijzonder slechte staat verkeert. De sporen zullen opgebroken worden en Infrabel zal van 31 augustus tot 6 december het treinverkeer tussen Moeskroen en Doornik onderbreken, en van 8 november tot 6 december het verkeer tussen Doornik en Frankrijk. Ik ben mij ervan bewust dat dit moeilijkheden oplevert voor de reizigers. Wie naar Brussel wil sporen, zal een trein moeten nemen die via Kortrijk omgeleid wordt. Voor de anderen zullen er bussen ingelegd worden tussen Doornik en Moeskroen en autocars tussen Doornik en Frankrijk. Het is moeilijk om de evolutie van de pandemie en bijgevolg ook de reizigersstromen tijdens de werken te voorspellen. De planning van de werken zal in juni 2021 starten en de alternatieve maatregelen zullen in juli 2021 meegedeeld worden.

Voor het nieuwe meerjareninvesteringsplan heeft de NMBS aan Infrabel gevraagd om de perrons van het station Herseaux te verhogen, teneinde de toegankelijkheid te verbeteren, en om de planning van de renovatie van de onthaalruimtes te herzien. Die werken zullen gebeuren tijdens de volledige onderbreking van het treinverkeer op de lijn. De NMBS zal wachthokjes en banken ter beschikking stellen. In de toekomst zal de NMBS dat systematisch doen voor alle stations en stopplaatsen. Vanaf 7 december zullen de treinen weer rijden en de volledige renovatie van de lijn zal in maart 2022 voltooid zijn.

14.04 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Ik stel vast dat de minister de situatie goed onder controle heeft. Ik geef deze belangrijke info zeker door aan de mensen die me hierover hebben aangesproken.

14.05 Daniel Senesael (PS): Het belangrijkste is dat er aandacht wordt besteed aan alternatieven voor de reizigers tijdens de sluiting van deze lijn. Ik ben wel tevreden dat men deze werken te baat neemt om de perrons in het station Doornik te verhogen en nieuwe banken en wachthuisjes te plaatsen om het reizigersonthaal te verbeteren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55014167C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55014319C van de heer Ben Achour wordt uitgesteld. De vragen nrs. 55014350C, 55014351C en 55014352C van mevrouw Hanus worden omgezet in schriftelijke vragen.

15 Samengevoegde vragen van
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM)

Mobilitéé) sur "Les mesures pour faire face aux grandes affluences dans les trains vers la côte belge" (55014388C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les trains vers la côte belge" (55014423C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les trains supplémentaires et la concertation avec les bourgmestres de la côte" (55014427C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La forte affluence dans les trains et les gares durant la crise du coronavirus" (55014609C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La cohue dans les trains et dans les gares" (55014847C)

Mobiliteit) over "De maatregelen om de toestroom van treinreizigers naar de Belgische kust in goede banen te leiden" (55014388C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar de Belgische kust" (55014423C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra treinen en overleg met de kustburgemeesters" (55014427C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drukte op de treinen en in de stations tijdens corona" (55014609C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drukte op treinen en in stations" (55014847C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il existe une divergence de vues entre la SNCB et les bourgmestres des communes côtières sur les trains à destination de la côte.

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er bestaat een meningsverschil tussen de NMBS en de kustburgemeesters over de kusttreinen.

Combien de voyageurs la SNCB a-t-elle transportés vers la côte durant le week-end des 20 et 21 février? Quels incidents se sont-ils éventuellement produits? Une concertation a-t-elle été menée sur le déploiement de trains supplémentaires à destination de la côte? Quelle était la position des administrations locales? Ne serait-il pas préférable que l'offre de trains vers la côte le week-end soit répartie sur différentes gares ferroviaires?

Hoeveel reizigers heeft de NMBS tijdens het weekend van 20 en 21 februari naar de kust vervoerd? Welke incidenten hebben zich eventueel voorgedaan? Vond er overleg plaats over het inleggen van extra kusttreinen? Wat was het standpunt van de lokale besturen? Kan de dienstverlening naar de kust in het weekend niet beter over de verschillende treinstations worden verdeeld?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Les bourgmestres des communes du littoral dénoncent l'absence de concertation au sujet des trains vers la côte et le gouverneur de la Flandre occidentale a menacé d'envoyer un huissier pour faire constater les infractions aux mesures de lutte contre le coronavirus. Une concertation a-t-elle déjà été menée et, dans l'affirmative, quand a-t-elle eu lieu? Pourquoi la SNCB continue-t-elle, contre le gré des bourgmestres du littoral, à déployer des trains supplémentaires durant la pandémie? Comment le ministre entend-il répondre à l'appel du bourgmestre d'Ostende à prendre des mesures supplémentaires?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): De kustburgemeesters laken het gebrek aan overleg over de kusttreinen en de gouverneur van West-Vlaanderen dreigde ermee een deurwaarder te sturen om overtredingen van de coronamaatregelen te laten vaststellen. Vond er al dan niet overleg plaats en zo ja, wanneer? Waarom blijft de NMBS tegen de zin van de kustburgemeesters extra treinen inleggen tijdens de pandemie? Hoe zal de minister gevolg geven aan de oproep van de Oostendse burgemeester om extra maatregelen te nemen?

Est-il bien responsable de la part de la SNCB d'autoriser un taux d'occupation de 100 % en pleine pandémie? En cette ère d'innovations technologiques, des barrières de foule ont été utilisées à Gand-Saint-Pierre pour canaliser les flux de voyageurs. Pourquoi la SNCB s'obstine-t-elle à refuser de calculer le nombre de personnes autorisées par quai ou par gare? Pourquoi n'a-t-elle toujours pas mis au point un système de

Is het verantwoord dat de NMBS een bezettingsgraad van 100 % toelaat tijdens de pandemie? In Gent-Sint-Pieters werden, in deze tijden van technologische innovatie, nadarhekken gebruikt om de mensenstromen in goede banen te leiden. Waarom blijft de NMBS weigeren om het aantal toegelaten personen per perron of per station te berekenen? Waarom is er nog steeds geen reservatiesysteem wanneer er op bepaalde lijnen

réservations lorsqu'une affluence particulière est prévue sur certaines lignes? Comment anticipe-t-elle les problèmes prévus pour les vacances de Pâques?

15.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'an passé, la SNCB a instauré notamment l'obligation de port du masque ainsi qu'un système de notification de l'affluence dans le but de préserver la confiance des voyageurs. En dépit de ces mesures, il nous revient que certains trains et divers quais sont parfois bondés. En outre, je suis choquée par les propos de certains bourgmestres et gouverneurs de la côte qui stigmatisent les voyageurs. Par ailleurs, nous n'avons pas non plus l'impression que la SNCB prend des mesures pour répondre à ces inquiétudes.

Certains trains ont-ils réellement circulé avec un taux d'occupation de plus de 100 %? Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises et pourquoi n'ont-elles pas eu l'effet escompté? Quelles initiatives la SNCB va-t-elle prendre en vue d'éviter une trop grande affluence sur les quais et dans les halls des gares? Quelles mesures prendra-t-elle pour diffuser des informations sur l'affluence sur certaines liaisons par le biais d'autres canaux que le seul site internet et l'appli?

15.04 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Nous comprenons tous le besoin qu'éprouvent nos concitoyens de sortir de chez eux, de s'aérer, de profiter de la côte belge ou des Fagnes; certains se déplacent en train, tant mieux. D'autres utilisent leur voiture. Cela ne facilite pas la vie des bourgmestres côtiers dès lors que l'horeca est fermé, et qu'ils ont une capacité d'accueil imitée.

(*En néerlandais*) Il est de la responsabilité de la SNCB de transporter des passagers par train dans le respect des règles sanitaires. La SNCB communique à ce sujet par tous les canaux possibles. Toutes les règles sont mentionnées dans un protocole. Au cours des derniers week-ends, la SNCB a gardé un certain nombre de trains en stand-by de manière à pouvoir répartir les voyageurs, si nécessaire.

(*En français*) Il y avait aussi des agents de sécurité dans les gares pour répartir les passagers lorsqu'ils sont trop nombreux. Ce ne sont pas les trains supplémentaires qui créent les voyageurs supplémentaires, mais ces derniers qui nécessitent que la SNCB s'adapte pour respecter des conditions sanitaires par des trains pas trop

viel reizigers worden verwacht? Hoe wordt op de verwachte problemen in de paasvakantie geanticipeerd?

15.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Vorig jaar voerde de NMBS onder meer de mondkemperplicht en een druktemelder in om het vertrouwen in de trein te vrijwaren. Toch blijven er berichten over overvolle treinen en perrons opduiken. Anderzijds stoor ik me aan de ten aanzien van treinreizigers stigmatiserende uitspraken van sommige kustburgemeesters en gouverneurs. Maar we hebben ook niet de indruk dat de NMBS maatregelen neemt om aan de bezorgdheid tegemoet te komen.

Reden sommige treinen inderdaad met een bezetting van meer dan 100 %? Welke maatregelen nam de NMBS en waarom hadden ze niet het gewenste effect? Welke initiatieven zal de NMBS nemen om de drukte op de perrons en in de stationshallen te vermijden? Wat zal ze doen om informatie over drukke treinverbindingen nog via andere kanalen dan de website en de app te verspreiden?

15.04 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): We begrijpen allemaal dat onze burgers ernaar snakken om weer buiten te komen, een frisse neus te halen en te genieten van de Belgische kust of de Hoge Venen. Sommigen verplaatsen zich met de trein, des te beter. Anderen nemen de auto. Dat maakt het er voor de burgemeesters van de kustgemeenten niet gemakkelijker op, nu de horeca gesloten is en ze maar over een beperkte capaciteit beschikken om dagjesmensen in hun gemeente te ontvangen.

(*Nederlands*) De NMBS heeft de verantwoordelijkheid om reizigers per trein te vervoeren, met respect voor de sanitaire reglementering. Ze communiceert daarover via alle mogelijke kanalen. Alle regels zijn in een protocol opgenomen. De voorbije weekends had de NMBS een aantal treinen stand-by, met de bedoeling aanwezige reizigers indien nodig over meerdere treinen te spreiden.

(*Frans*) Er werden in de stations ook veiligheidsagenten ingezet om bij grote drukte de treinreizigers zoveel mogelijk te spreiden. Er is geen oorzakelijk verband tussen het inleggen van de extra treinen en de extra reizigersaantallen, maar de NMBS moet zich aanpassen aan die extra reizigers en de gezondheidsmaatregelen

chargés.

(En néerlandais) Il n'appartient pas à la SNCB de déterminer qui peut prendre le train pour quelles destinations. La réduction de l'offre durant l'été 2020 s'est traduite par une hausse du taux d'occupation moyen.

La SNCB est en contact permanent avec les bourgmestres des communes côtières et le gouverneur. Une concertation constructive préalable a réuni les différents acteurs, et un système d'anticipation des flux de voyageurs attendus a été présenté. Ce système se base sur les informations du planificateur de voyage de la SNCB. Pendant les vacances de Pâques, un projet pilote sera mis en œuvre pour le trafic ferroviaire vers Ostende, qui pourra ensuite être étendu à d'autres liaisons ferroviaires.

(En français) En conclusion, nous sommes en contact régulier avec la SNCB, avec le cabinet de l'Intérieur, pour prévoir des renforts de police suffisants pour les bourgmestres de la côte, pour annoncer le plus tôt possible l'arrivée de voyageurs, et pour limiter leur nombre via un *crowd control* dans les stations à partir de Bruxelles. Mais nous ne pouvons pas mettre un policier derrière chaque citoyen désireux de prendre le train.

Vu l'impossibilité de se déplacer à l'étranger, nos concitoyens souhaitent des activités un peu extraordinaires, comme le permet le train. Il est agréable d'aller à la mer du Nord, mais il y a de nombreuses autres régions visitables et qui restent accessibles en train, puisque la SNCB a fait l'effort de maintenir son service au bénéfice des voyageurs.

[15.05] Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je n'ai pas reçu de réponse à toutes mes questions. Les personnes sans voiture doivent également pouvoir se rendre à la côte. Pourquoi ne répartit-on pas mieux le trafic ferroviaire à travers les gares? Pour les voyageurs, il est déroutant de recevoir des tickets de train mais de ne pas se sentir les bienvenus. Selon le rapport d'Unia sur le covid-19, le fait d'empêcher les gens de se rendre à la côte en train constitue une discrimination.

[15.06] Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB n'a pas encore tiré beaucoup d'enseignements de la période écoulée. Nous attendons de prendre connaissance des efforts déployés par la SNCB pendant les vacances de Pâques. Heureusement, le Railpass gratuit ne sera plus valable à ce moment-là.

handhaven door ervoor zorgen dat de treinen niet te vol zitten.

(Nederlands) Het is niet aan de NMBS om uit te maken wie met de trein mag rijden en naar welke bestemming. Het inperken van het aanbod tijdens de zomer van 2020 leidde tot een stijging van de gemiddelde bezetting.

De NMBS staat permanent in contact met de kustburgemeesters en de gouverneur. Er vond vooraf constructief overleg plaats met de verschillende belanghebbenden en er werd een systeem voorgesteld dat op de verwachte reizigersstromen anticipeert. Het is gebaseerd op informatie uit de reisplanner. In de paasvakantie loopt een proefproject voor het treinverkeer naar Oostende, dat later ruimer kan worden uitgerold.

(Frans) Tot slot staan we regelmatig in contact met de NMBS en het kabinet van Binnenlandse Zaken om voldoende politieversterking te bieden aan de kustburgemeesters, de aankomst van de reizigers zo vroeg mogelijk aan te kondigen en hun aantal via crowdcontrol te beperken in de stations vanaf Brussel. We kunnen echter geen politieagent posteren naast elke persoon die de trein wil nemen.

Aangezien reizen naar het buitenland niet mogelijk is, willen de Belgen enigszins niet-alledaagse activiteiten ondernemen in eigen land, wat mogelijk is met de trein. Het is aangenaam om naar de kust te gaan, maar er zijn nog tal van andere trekpleisters waar men naartoe kan trainen. De NMBS heeft immers moeite gedaan om de dienstverlening voor de reizigers op peil te houden.

[15.05] Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik kreeg niet op alle vragen een antwoord. Ook mensen zonder wagen moeten naar zee kunnen gaan. Waarom wordt het treinverkeer niet beter over de verschillende stations gespreid? Het is voor de reizigers verwarrend dat ze tickets krijgen, maar zich niet welkom voelen. Volgens het Unia-rapport over COVID-19 is het een vorm van discriminatie wanneer mensen niet met de trein naar de kust kunnen.

[15.06] Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS heeft nog niet veel lessen getrokken uit de voorbije periode. We wachten af wat de inspanningen van de NMBS in de paasvakantie concreet zullen inhouden. Gelukkig is de gratis treinkaart dan niet meer geldig.

15.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): J'espère que les discussions pourront être évitées pendant les vacances de Pâques. À cette fin, la SNCB doit prendre des mesures pour éviter de fortes affluences dans les trains, afin que les passagers puissent voyager en toute sécurité. D'autre part, nous devons nous opposer aux déclarations stigmatisantes de certains bourgmestres qui ne sont pas en mesure de gérer la situation dans leurs rues commerçantes et font porter le chapeau aux voyageurs ferroviaires. Je leur demanderais de communiquer différemment sur les passagers et de signaler qu'il existe d'autres régions qui méritent d'être visitées. Enfin, on pourrait également diffuser un bulletin à la radio mentionnant les trains bondés, tout comme on le fait pour les embouteillages.

L'incident est clos.

16 Question de Sander Loones à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'organisation des cabinets ministériels en vue du suivi de la réforme de l'État" (55014304C)

16.01 Sander Loones (N-VA): Notre pays ne tient qu'à un fil et la répartition des compétences est confuse et peu claire. L'accord de gouvernement stipule qu'une grande réforme de l'État doit avoir lieu d'ici 2024 pour en finir avec le morcellement des compétences dans lequel tout le monde se perd. C'est un énorme chantier politique. La ministre Verlinden a affirmé qu'elle avait deux personnes chargées de cette mission au sein de son cabinet et le ministre Clarinval six. Selon la ministre Verlinden, tous les cabinets disposent d'experts institutionnels qui aideront à gérer ce dossier difficile.

Combien de membres de son cabinet le ministre a-t-il chargés de ce dossier? Quelles sont les conventions pratiques? Des budgets sont-ils prévus pour solliciter des experts externes?

Président: Tomas Roggeman

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Tous les membres de mon cabinet sont des experts. Après six réformes de l'État, le gouvernement a résolument opté en faveur d'un fédéralisme de coopération et de rencontre. Je collabore avec mes collègues régionaux pour élaborer des solutions de mobilité bénéfiques pour le citoyen.

Le contrôle institutionnel est exercé par quelques conseillers politiques, qui sont en contact direct avec tous leurs collègues. Actuellement, un

15.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik hoop dat de discussies tijdens de paasvakantie kunnen worden vermeden. Daartoe moet de NMBS maatregelen nemen om drukte op de trein te vermijden, zodat de reizigers veilig kunnen reizen. Anderzijds moeten we ingaan tegen de stigmatiserende uitslatingen van sommige burgemeesters die de situatie in hun winkelstraten niet onder controle krijgen en die dat dan maar aan de treinreizigers toeschrijven. Ik vraag anders te communiceren over de reizigers en erop te wijzen dat er nog andere regio's het bezoeken waard zijn. Tot slot zouden drukke treinverbindingen ook via de radio kunnen worden omgeroepen, zoals de files.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Sander Loones aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kabinetsorganisatie met het oog op de opvolging van de staatshervorming" (55014304C)

16.01 Sander Loones (N-VA): Ons land hangt met haken en ogen aan elkaar en de bevoegdheidsverdeling is verwarrend en onduidelijk. In het regeerakkoord staat dat er een grote staatshervorming moet komen tegen 2024, die komaf maakt met de versnipperde bevoegdheden waar niemand nog aan uit kan. Dit is een enorme politieke werf. Minister Verlinden zei dat ze twee mensen had op haar kabinet daarvoor en minister Clarinval zes. Volgens minister Verlinden zitten er op alle kabinetten institutionele experts die dit moeilijke dossier zullen helpen beheren.

Hoeveel mensen heeft de minister op zijn kabinet belast met dit dossier? Wat zijn de praktische afspraken? Zijn er budgetten om externe experts aan te trekken?

Voorzitter: Tomas Roggeman

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Iedereen op mijn kabinet is expert. Na zes staatshervormingen heeft de regering resoluut gekozen voor samenwerkings- en ontmoetingsfederalisme. Ik werk samen met mijn regionale collega's en samen zoeken we mobiliteitsoplossingen die goed zijn voor de mensen.

Het institutionele toezicht wordt uitgeoefend door enkele politieke adviseurs, die in direct contact staan met al hun collega's. Op dit moment is een

conseiller est le point de contact des cabinets des ministres Verlinden et Clarinval, qui sont en charge des Réformes institutionnelles. Ce conseiller participe aux groupes de travail intercabinet sur ce sujet.

16.03 Sander Loones (N-VA): Une telle réponse ne me laisse même plus perplexe. Chaque vice-premier ministre affirme qu'un collaborateur de son cabinet pourrait peut-être faire figure de contact. Si vous prévoyez de mettre en route une réforme de l'État d'envergure, vous devez quand même savoir vous entourer de collaborateurs en nombre suffisant? L'accord de gouvernement actuel permet déjà de mener une politique asymétrique, mais le ministre ne semble pas envisager une politique adaptée à la situation spécifique de la Flandre, de la Wallonie et de Bruxelles. J'espère vraiment que le ministre voudra exécuter l'accord de gouvernement avec plus ou moins d'ardeur. Nous bénéficierions tous d'un peu plus d'ambition.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

17 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Plan Boost d'Infrabel et les moyens financiers pour Bruxelles" (55014399C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Selon la première clé de répartition du Plan Boost d'Infrabel, Bruxelles recevrait 6 millions d'euros pour le renouvellement de la ceinture ouest L28 et pour le renouvellement d'aiguillages à la gare de Bruxelles-Midi.

Comment l'enveloppe sera-t-elle répartie entre ces deux projets? Quand les travaux commenceront-ils? Comment s'y prendra-t-on pour réduire au maximum les inconvénients pour les voyageurs? Y a-t-il une date limite pour l'achèvement des travaux? Le montant de 6 millions d'euros sera-t-il suffisant?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Trois millions d'euros sont prévus pour les travaux de renouvellement de la ligne 28, un million d'euros pour le faisceau G à Schaerbeek-Formation, deux millions d'euros pour le renouvellement des aiguillages à Bruxelles-Midi. Ces travaux auront lieu en 2021 et 2022. Le montant correspond aux travaux. Il ne s'agit en effet pas de toute la ceinture ouest. Ce n'est qu'une première partie du Plan Boost.

Nous avons introduit une demande de financement

adverseur het aanspreekpunt voor de kabinetten van de ministers Verlinden en Clarinval, die belast zijn met Institutionele Hervormingen. Die adviseur neemt deel aan de IKW's over dat onderwerp.

16.03 Sander Loones (N-VA): Ik schrik al niet meer van een dergelijk antwoord. Elke vicepremier zegt dat hij misschien één iemand op zijn kabinet heeft die contactpersoon is. Wie een grote staatshervorming plant, heeft daar toch mankracht voor nodig? Het huidige regeerakkoord laat al asymmetrisch beleid toe, maar de minister lijkt niet van plan een beleid te voeren op maat van Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Ik hoop echt dat de minister met wat vuur het regeerakkoord wil uitvoeren. We zouden allemaal deugd hebben van wat meer ambitie.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

17 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Boost Plan van Infrabel en de financiële middelen voor Brussel" (55014399C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Volgens de eerste verdeelsleutel voor het Boost Plan van Infrabel zou Brussel 6 miljoen euro krijgen voor de vernieuwing van het westelijke ringspoor L28 en voor de vernieuwing van wissels in Brussel-Zuid.

Hoe wordt het geld verdeeld over deze twee projecten? Wanneer worden de werken aangevat? Hoe wordt de hinder voor de reizigers zo beperkt mogelijk gehouden? Is er een deadline voor het voltooiën van de werken? Volstaat het bedrag van 6 miljoen euro?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er gaat 3 miljoen euro naar vernieuwingswerken voor lijn 28, er is 1 miljoen euro voor Bundel G in Schaerbeek-Vorming, 2 miljoen euro voor de vernieuwing van de wissels in Brussel-Zuid. Deze werken vinden in 2021 en 2022 plaats. Het bedrag komt overeen met de werken. Het gaat immers niet over het volledige westelijke ringspoor. Het is maar een eerste deel van het Boost Plan.

We hebben aan Europa middelen gevraagd in het

européen dans le cadre du fonds de relance Next Generation EU.

kader van het European Next Generation Plan.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Le délai pour la réalisation de ces travaux semble raisonnable. Il reste évidemment à voir si le budget sera suffisant.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De termijn klinkt aannemelijk voor de voltooiing van deze werken. Het is natuurlijk afwachten of het budget zal volstaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Schaerbeek-Formation" (55014419C)

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Schaarbeek-Vorming" (55014419C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En décembre 2020, notre résolution pour le maintien de la ligne ferroviaire à Schaerbeek-Formation a été rejetée. Les partis de la majorité voulaient donner toutes leurs chances aux négociations. L'échéance approche à grands pas, car la démolition de cette voie de raccordement cruciale est prévue pour le 31 mars 2021.

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In december 2020 werd onze resolutie voor het behoud van de spoorlijn op Schaarbeek-Vorming, verworpen. De meerderheidspartijen wilden de onderhandelingen alle kansen geven. De deadline komt heel dichtbij, want op 31 maart 2021 staat de afbraak van dat cruciaal aansluitspoor gepland.

Existe-t-il encore des obstacles aux négociations qui visent à garantir le désenclavement par voie ferrée du port de Bruxelles? Comment avance le projet du ministre de doubler le transport de marchandises par voie ferrée?

Zijn er nog obstakels in de onderhandelingen om de ontsluiting per spoor van de haven van Brussel te garanderen? Hoeveel staat de minister met zijn plan inzake het verdubbelen van het goederenvervoer per spoor?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je ne joue aucun rôle officiel dans le dossier de Schaerbeek-Formation, mais j'essaie de réaliser des avancées via mon rôle de médiateur. Les entretiens sont constructifs, mais une certaine discrétion est nécessaire pour garantir les meilleures chances de succès. J'espère pouvoir prochainement donner plus de nouvelles.

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik speel geen officiële rol in het dossier Schaarbeek-Vorming, maar probeer als bemiddelaar vooruitgang te boeken. De gesprekken verlopen constructief, maar een zekere discretie is noodzakelijk om de beste kansen op een positieve afloop te garanderen. Ik hoop in de nabije toekomst meer nieuws te kunnen brengen.

J'attache énormément d'importance à l'objectif de doubler la part modale du transport de marchandises par voie ferrée. Mon ambition se traduira dans un plan d'action concret. L'élaboration de ce plan d'action progresse bien. Nous collaborerons avec les différents acteurs de la logistique pour sa rédaction. L'un des piliers potentiels du plan d'action est la recherche d'incitants pour stimuler l'utilisation du train ou pour encourager un changement des modes de transport.

Ik hecht heel veel belang aan de doelstelling om het modale aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Mijn ambitie zal worden vertaald in een concreet actieplan. Het werk aan dat actieplan schiet goed op. Bij het opstellen zullen wij samenwerken met verschillende logistieke spelers. Een van de mogelijke pijlers van het actieplan is onderzoek naar prikkels om het gebruik van het spoor te stimuleren of om een verandering van de vervoerswijze aan te moedigen.

J'attire également l'attention sur la décision prise par le Conseil des ministres vendredi dernier. Entre janvier et juin 2021, une aide au transport de marchandises par train est prévue à concurrence d'un montant total de 6,8 millions d'euros en compensation des pertes causées par la crise du coronavirus.

Ik wijs ook op de beslissing van de ministerraad van vorige week vrijdag. In de periode van januari tot juni 2021 komt er steun voor het goederenvervoer per spoor, voor een totaalbedrag van 6,8 miljoen euro, ter compensatie van de door de coronacrisis geleden verliezen.

18.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La date limite pour la démolition est le 31 mars. J'espère que tout s'arrangera. Nous devons poursuivre la discussion de l'ensemble du projet de fret au sein de cette commission, afin de réaliser des progrès. M. Colebunders a fait observer que la ligne ferroviaire pouvait avoir un effet positif sur le transport de marchandises. Il est regrettable qu'aucune suite ne soit réservée à cette suggestion.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre les vols de vélos" (55014420C)**
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos aux abords des gares" (55014608C)**

19.01 Wouter Raskin (N-VA): L'ambition de s'atteler à la création d'un registre central des vélos pour lutter contre leur vol est inscrite dans l'accord de gouvernement.

Où en est-on dans ce dossier? Quelle est l'étendue du problème? Pourquoi le recours à des vélos-appâts mentionné dans la note du préformateur a-t-il disparu de l'accord de gouvernement?

19.02 Tomas Roggeman (N-VA): La réponse à ma question écrite concernant le nombre de vols de bicyclettes sur les parkings de la SNCB m'a étonné. En effet, en 2019, il n'y aurait eu que 135 vols rapportés. Il s'agit là d'une grossière sous-estimation puisque les statistiques de la police anversoise indiquent que 500 vols sont rapportés chaque année, rien que pour les gares situées sur le territoire anversois.

Le ministre peut-il fournir une explication à ce propos? Entre-temps, la SNCB et la police fédérale ont-elles déjà conclu un accord sur l'échange structurel d'informations concernant les vols de bicyclettes? Des accords ont-ils été pris avec la ministre de l'Intérieur? Quels efforts la SNCB compte-t-elle fournir à ce niveau?

19.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Avec les ministres régionaux de la Mobilité et les ministres de l'Intérieur et de la Justice, je souhaite développer un système d'enregistrement sur une base volontaire qui permettrait de lutter efficacement contre les vols de vélos dans toute la Belgique. Le groupe de pilotage est composé de membres des cellules stratégiques, des organismes du secteur public et de l'institut Vias. Les modalités

18.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De deadline voor de afbraak is 31 maart. Ik hoop dat het in orde komt. Wij zullen in deze commissie het hele project voor het goederenvervoer verder moeten bespreken, zodat er vooruitgang wordt geboekt. De heer Colebunders merkte op dat de treinlijn een positief effect kan hebben op het goederenvervoer. Het is spijtig dat daarop niet wordt ingegaan.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De strijd tegen fietsdiefstallen" (55014420C)**
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsdiefstallen in stationsomgevingen" (55014608C)**

19.01 Wouter Raskin (N-VA): Het regeerakkoord bevat de ambitie om werk te maken van een centraal fietsregister in de strijd tegen fietsdiefstallen.

Wat is de stand van zaken? Hoe groot is het probleem? Waarom is de inzet van lokfietsen uit de preformateursnota verdwenen in het regeerakkoord?

19.02 Tomas Roggeman (N-VA): Het antwoord op mijn schriftelijke vraag over het aantal fietsdiefstallen op parkings van de NMBS verwonderde mij, want er zouden in 2019 amper 135 oproepen zijn geweest. Dat is een grove onderschatting, want uit cijfers van de Antwerpse politie blijkt dat er alleen al in de Antwerpse stations 500 diefstallen per jaar worden gerapporteerd.

Kan de minister dit verklaren? Hebben de NMBS en de federale politie ondertussen al een akkoord gesloten over structurele uitwisseling van informatie rond fietsdiefstallen? Zijn er afspraken gemaakt met de minister van Binnenlandse Zaken? Welke inspanningen zal de NMBS in de toekomst leveren op dit vlak?

19.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Samen met de gewestelijke mobiliteitsministers en met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie wil ik een vrijwillig registratiesysteem ontwikkelen dat toestaat om efficiënt fietsdiefstallen te bestrijden in heel België. De stuurgroep bestaat uit leden van de strategische cellen, de overheidsinstanties en Vias institute. De modaliteiten zullen binnen de nog op te richten

seront fixées par les groupes de travail techniques qui doivent encore être créés. Nous attendons les résultats de l'étude réalisée par Vias – prévus avant la fin de l'année – pour donner un calendrier précis.

Selon la police fédérale, plus de 30 000 vols de vélos ont été signalés en 2019. Depuis 2011 – avec 38 000 vols de vélos –, on observe une baisse des chiffres en Flandre et en Wallonie contrairement à Bruxelles où le nombre augmente. Toutefois, le nombre réel de vols de vélos est estimé à 100 000 par an.

Les vélos-appâts relèvent principalement des compétences des ministres de la Justice et de l'Intérieur. La piste de réflexion est intéressante mais il n'existe actuellement aucun cadre juridique clair à ce sujet.

Le Security Operation Center de la SNCB reçoit en effet peu d'appels concernant des vols de vélo et ce, probablement parce que les victimes s'adressent généralement à la police pour déclarer le vol. Il y a en tout état de cause un *dark number* important.

Depuis que la Police des chemins de fer a décidé de ne plus appliquer la circulaire Duquesne, la sécurité dans les gares et donc également les vols de vélos relèvent de la responsabilité de la police locale. Aucune concertation concernant une éventuelle nouvelle circulaire n'a encore eu lieu.

La SNCB se base sur les chiffres des zones de police locale et les statistiques générales en matière de criminalité de la police fédérale mais essaie également dresser la carte des données et des sources manquantes. La SNCB installe souvent des caméras en collaboration avec les autorités locales ou investit dans des parkings pour vélos surveillés.

[19.04] Wouter Raskin (N-VA): Il y a à tout le moins un sous-rapportage. Les vols de bicyclettes sont un véritable fléau. Si nous voulons rendre attrayant le vélo, il faut remédier au problème des vols. Dans la note du préformateur, il était question de vélos appâts mais juridiquement cette notion pourrait être qualifiée d'incitation.

[19.05] Tomas Roggeman (N-VA): De très nombreuses étapes doivent encore être franchies. Si nous voulons convaincre les automobilistes de se déplacer plus souvent à bicyclette, il faut vraiment prendre des mesures. Le gouvernement flamand investit des centaines de millions d'euros dans l'aménagement de pistes cyclables. Il faut améliorer nettement la sécurité des parkings de vélos dans

technische werkgroepen worden bepaald. Het is wachten op de studie van Vias – die voor het einde van het jaar wordt verwacht – om een nauwkeurig schema te geven.

Volgens de federale politie werden in 2019 meer dan 30.000 fietsdiefstallen aangegeven. Sinds 2011 – 38.000 fietsdiefstallen – zien we wel een daling in Vlaanderen en Wallonië, terwijl het in Brussel steeg. Het werkelijk aantal fietsdiefstallen wordt echter geschat op 100.000 per jaar.

Lokfietsen zijn vooral bevoegdheden van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken. Het is een interessant denkspoor, maar momenteel ontbreekt hiervoor een duidelijk juridisch kader.

Het Security Operation Center van de NMBS ontvangt inderdaad weinig oproepen over fietsdiefstallen, wellicht omdat het slachtoffer rechtstreeks aangifte doet bij de lokale politie. Er is sowieso ook een aanzienlijk *dark number*.

Sinds de Spoorwegpolitie besloot om de rondzendbrief-Duquesne niet langer toe te passen vallen de veiligheid in de stations en dus ook de aanpak van fietsdiefstallen onder de verantwoordelijkheid van de lokale politie. Er was nog geen overleg over een nieuwe rondzendbrief.

De NMBS gebruikt cijfers van de lokale politiezones en algemene criminaliteitsstatistieken van de federale politie, maar brengt ondertussen ook de ontbrekende data en bronnen in kaart. De NMBS plaatst vaak camera's samen met lokale besturen of investeert in bewaakte fietsstallingen. Er is geen rechtstreekse link tussen al dan niet bewaakte stations en fietsdiefstallen.

[19.04] Wouter Raskin (N-VA): Er is alleszins een onderrapportering. Fietsdiefstallen zijn een echte plaag. Als we de fiets aantrekkelijk willen maken, moet daaraan iets gedaan worden. In de preformateursnota werd gesproken over lokfietsen, maar dat zou dan juridisch als uitlokking gekwalificeerd kunnen worden.

[19.05] Tomas Roggeman (N-VA): Er moeten nog heel wat stappen gezet worden. Als we automobilisten willen overtuigen om vaker de fiets te nemen, moet er echt iets gebeuren. De Vlaamse overheid investeert honderden miljoenen in de aanleg van fietspaden. Fietsenparkings in stations moeten veel veiliger worden. Niemand durft nu een elektrische fiets in een station parkeren. De NMBS

les gares. Aujourd'hui, personne n'ose parquer son vélo électrique dans une gare. La SNCB doit prévoir un budget suffisant à cette fin. Par ailleurs, il importe de se pencher sur le suivi des vols par la police et sur les sanctions policières à l'égard des voleurs. J'encourage le ministre à s'y atteler activement.

L'incident est clos.

20 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les franchissements de signaux en 2020" (55014425C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les franchissements de signaux ont augmenté en 2019.

Quelle est l'évolution des chiffres? Je souhaiterais obtenir un état détaillé des chiffres, des causes, des conséquences et des actions entreprises pour faire face à ce problème.

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je remettrai les chiffres au secrétariat de la commission. Infrabel dispose d'un plan d'action visant à prévenir les franchissements de signaux, qui est actualisé tous les quatre ans. Il est arrivé à échéance fin de l'année dernière. Un *benchmarking* a été réalisé, avec une attention particulière pour les gestionnaires d'infrastructure ailleurs en Europe. Un certain nombre de bonnes pratiques seront intégrées dans le nouveau plan d'action. Chaque action du plan d'action est assortie d'un délai ou a un caractère continu. Certaines actions ont été suspendues en raison du covid-19, telles que les journées d'échange entre le personnel des cabines de signalisation et les conducteurs de train.

De nouvelles actions sont développées, dont notamment des films d'animation sur les causes des dépassements de signaux. Tous les deux ans, Infrabel organise la SPAD Desk, qui présente le plan d'action SPAD et les chiffres relatifs aux dépassements de signaux.

Les analyses démontrent la nécessité de continuer à investir dans les systèmes de sécurité, et plus particulièrement dans l'implémentation de l'ETCS. Actuellement environ 30 % des voies principales sont équipées de l'ETCS. Ainsi, nous figurons dans le peloton de tête européen. D'ici à la fin de l'année 2021, ce chiffre devra s'élever à 39 %, et pour 2025 l'ensemble du réseau devra en être équipé. Le TBL1+ est déjà complètement réalisé depuis fin 2015.

L'incident est clos.

moet hiervoor voldoende budget vrijmaken. Anderzijds moet er ook gekeken worden naar de opvolging en bestrafing door de politie. Ik moedig de minister aan om daar actief werk van te maken.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De seinvoorbijrijdingen in 2020" (55014425C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): In 2019 was er een stijging van het aantal seinvoorbijrijdingen.

Hoe evolueren de cijfers? Graag kreeg ik een gedetailleerde stand van zaken over de aantallen, de oorzaken, de gevolgen en de acties die worden ondernomen om het probleem aan te pakken.

20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik zal de cijfers aan het commissiesecretariaat bezorgen. Infrabel heeft een actieplan ter preventie van seinvoorbijrijdingen, dat om de vier jaar wordt herzien. Eind vorig jaar liep het plan ten einde. Er werd een benchmarking opgezet, met bijzondere aandacht voor infrastructuurbeheerders elders in Europa. Een aantal goede praktijken zal in het nieuwe actieplan worden opgenomen. Elke actie in het actieplan heeft een deadline of een continu karakter. Sommige acties zijn momenteel on hold gezet wegens COVID-19, zoals de uitwisselingsdagen tussen seinhuispersoneel en treinbestuurders.

Nieuwe acties zijn onder meer didactische animatiefilms over de oorzaken van seinvoorbijrijdingen. Tweejaarlijks organiseert Infrabel de SPAD Desk, waarbij het actieplan SPAD en de cijfers over seinvoorbijrijdingen worden voorgesteld.

Analyses tonen de noodzaak om te blijven investeren in veiligheidssystemen, meer bepaald in de uitrol van ETCS. Momenteel beschikt zo'n 30 % van de hoofdsporen over ETCS. Daarmee is Infrabel een van de koplopers in Europa. Tegen eind 2021 moet dat 39 % zijn en tegen 2025 het volledige net. TBL1+ is al sinds eind 2015 volledig gerealiseerd.

Het incident is gesloten.

21 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le doublement attendu du transport de marchandises par rail" (55014603C)

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Le ministre souhaite doubler la part du transport ferroviaire de marchandises à l'horizon 2030.*

Comment compte-t-il s'y prendre? Quel pourrait être, selon lui, le rôle d'Infrabel dans ce projet? La procédure de demande de sillons sera-t-elle adaptée? Le ministre est-il favorable à une coordination européenne en matière d'attribution des sillons? Quelle pourrait être la contribution d'Infrabel à l'accélération de la vitesse commerciale des trains de marchandises en Belgique? Comment le gestionnaire de l'infrastructure augmentera-t-il la flexibilité du transport ferroviaire de marchandises? Comment accroître la capacité des trains de marchandises? L'échange de données (en temps réel) entre Infrabel et les opérateurs de fret ferroviaire sera-t-il intensifié? Le ministre améliorera-t-il la coopération avec les pays voisins? Envisage-t-il d'augmenter l'aide au transport de marchandises par rail? Maintiendra-t-il le principe de la subvention annuelle ou pourrait-il envisager une subvention pluriannuelle? L'opérateur de fret Lineas a bénéficié d'une injection de capital de 60 millions d'euros en 2020, pour compenser notamment les conséquences de la crise sanitaire. Le ministre prévoit-il aussi des aides supplémentaires en 2021?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'ambition de doubler la part du transport ferroviaire de marchandises me tient très à cœur. Je la traduirai en un plan d'action concret, mais il est trop tôt pour le présenter.

La création de plus-value pour ses clients est l'axe central de la stratégie d'Infrabel. Le projet TTR (Time Table Redesigned) a été conçu pour revoir le système de demandes d'ici 2025. Infrabel participe au projet pilote TTR Amsterdam-Anvers-Paris et a également nommé un directeur chargé de la mise en œuvre du TTR. Séparer l'infrastructure des trains lents de celle des trains rapides peut contribuer à augmenter la vitesse commerciale des trains de marchandises. Pour ce faire, il semble qu'il faille passer de deux à quatre voies sur les grands axes de marchandises. La rénovation de l'infrastructure existante est également susceptible d'accroître la vitesse commerciale, car elle permettra de réduire la fréquence de maintenance. Ranger les trains de marchandises lorsqu'il faut procéder à des opérations de maintenance est aussi une bonne idée.

21 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande verdubbeling van het vrachtvervoer over het spoor" (55014603C)

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De minister wil tegen 2030 het aandeel van het goederenvervoer per spoor verdubbelen.*

Hoe wil hij dat realiseren? Welke rol ziet hij hierin voor Infrabel? Zal het aanvraagstelsel voor rijpaden worden aangepast? Is de minister voorstander van Europese coördinatie voor de toekenning van rijpaden? Hoe kan Infrabel de snelheid van goederentreinen in ons land helpen te verhogen? Hoe zal Infrabel de flexibiliteit van het goederentransport per spoor verhogen? Hoe kan de capaciteit van goederentreinen worden verhoogd? Zal er extra ingezet worden op (realtime) data-uitwisseling tussen Infrabel en de spoorvrachtoperatoren? Zal de minister de samenwerking met de buurlanden verbeteren? Plant de minister meer steun voor het goederenvervoer per spoor? Houdt hij vast aan een jaarlijkse subsidie of overweegt hij een meerjarige subsidie? Goederenvervoerder Lineas kreeg een kapitaalinjectie van 60 miljoen euro in 2020, onder meer om de gevolgen van de coronacrisis op te vangen. Plant de minister ook extra steun in 2021?

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik hecht veel belang aan de ambitie om het aandeel goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Ik zal die ambitie vertalen in een concreet actieplan, maar het is te vroeg om dat toe te lichten.

De kern van de strategie van Infrabel is meerwaarde creëren voor haar klanten. Een aanpassing van het systeem van aanvragen zal er komen onder de vorm van het TTR-project (Time Table Redesigned) tegen 2025. Infrabel is actief in het TTR-proefproject Amsterdam-Antwerpen-Parijs en heeft ook een TTR-implementatiemanager aangesteld. De commerciële snelheid van goederentreinen kan worden verhoogd door het scheiden van de infrastructuur voor trage treinen en snelle treinen. Een uitbreiding van twee naar vier sporen op de belangrijkste goederenassen, lijkt hiervoor noodzakelijk. Ook vernieuwing van bestaande infrastructuur kan aan een hogere snelheid bijdragen omdat er dan minder onderhoud nodig is. Het is ook een goed idee om goederentreinen te laten uitwijken als er onderhoud nodig is.

L'échange d'informations en temps réel est déjà une réalité en Belgique. Le système doit encore être harmonisé à l'échelon européen. Dans ce domaine, Infrabel est l'un des gestionnaires de l'infrastructure les plus avancés.

La concertation avec les pays voisins porte principalement sur les franchissements de frontières et la réalisation d'un espace ferroviaire européen unique.

Les spécifications techniques d'interopérabilité publiées par la Commission européenne ont été élaborées à cet effet. En outre, des groupes de travail ont été créés pour dresser l'inventaire des problèmes et y remédier. La Belgique aborde les problèmes locaux spécifiques dans le cadre de contacts bilatéraux avec les pays voisins.

Mon administration travaille actuellement à des scénarios d'avenir pour les aides publiques au fret ferroviaire en Belgique. Enfin, je rappelle que Lineas est une entreprise privée.

L'incident est clos.

22 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'établissement des futurs contrats de service public de la SNCB et d'Infrabel" (55014607C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Le ministre a déclaré précédemment qu'il souhaitait transformer avant 2022 le contrat de gestion, qui est obsolète, en un véritable contrat de service public.*

Où en est ce dossier? Quand le contrat entrera-t-il en vigueur? Quels acteurs participent-ils à son élaboration? Comment y anticipe-t-on la libéralisation du transport ferroviaire de personnes? Le ministre part-il d'une page blanche?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un contrat de gestion pour 2022, pas avant cette date. L'élaboration de ces contrats requiert un temps considérable, car ils doivent fixer des objectifs ambitieux pour la SNCB et Infrabel pour la prochaine décennie. Jusqu'ici, des discussions ont déjà été menées entre mon administration et ma cellule stratégique, d'une part, et les organes stratégiques et la direction des deux entreprises, d'autre part. Dans les mois à venir, d'autres groupes d'intérêt tels que les syndicats et les organisations de voyageurs seront consultés. L'approche proposée est celle d'une attribution directe pour dix ans, avec des exigences de qualité ambitieuses, strictes et pouvant donner lieu à des

Vandaag wordt er al realtime informatie uitgewisseld in ons land. Europees moet het systeem nog geharmoniseerd worden. Infrabel is op dat vlak één van de meest vooruitstrevende infrastructuurbeheerders.

Met de buurlanden wordt vooral overlegd over grensoverschrijdingen en de totstandbrenging van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.

De technische specificaties inzake interoperabiliteit die door de Europese Commissie zijn gepubliceerd, zijn met dit doel opgesteld. Daarnaast zijn werkgroepen opgericht die de problemen inventariseren en aanpakken. Specifieke plaatselijke problemen bespreekt België in bilaterale contacten met buurlanden.

Mijn administratie werkt momenteel aan scenario's inzake de toekomst van overheidssteun aan het goederenvervoer in België. Tot slot wil ik eraan herinneren dat Lineas een privébedrijf is.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opmaak van de toekomstige openbaredienstcontracten NMBS & Infrabel" (55014607C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De minister zei eerder dat hij het verouderde beheerscontract vóór 2022 wil omvormen tot een echt openbaredienstcontract.*

Hoe staat het daarmee? Wanneer treedt het in werking? Wie is betrokken bij de opmaak ervan? Hoe wordt daarin geanticipeerd op de voorbereiding van de liberalisering van het personenvervoer per spoor? Vertrekt de minister van een blanco pagina?

22.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het gaat om een beheerscontract tegen 2022, niet daarvoor. Dit vergt heel wat tijd omdat deze contracten ambitieuze doelstellingen voor de NMBS en Infrabel voor het volgende decennium moeten vastleggen. Tot nu toe zijn er al besprekingen geweest tussen mijn administratie en beleidscel, enerzijds, en de strategische organen en het management van de twee bedrijven, anderzijds. De komende maanden worden andere belangengroepen zoals vakbonden en reizigersorganisaties geraadpleegd. De voorgestelde aanpak is een onderhandse gunning voor tien jaar, met ambitieuze, strenge en sanctioneerbare kwaliteitseisen. Zowel in het

sanctions. Tant au sud qu'au nord du pays, un projet pilote sera mis en place dans chaque région de transport, un opérateur pouvant être désigné par appel d'offres. Les modalités doivent encore être élaborées. Les nouveaux contrats ne partiront évidemment pas d'une page blanche.

Zuiden als het Noorden zal telkens in een vervoersregio een proefproject worden opgezet, waar via tendering één operator kan worden aangeduid. De modaliteiten moeten nog worden uitgewerkt. De nieuwe contracten zullen vanzelfsprekend niet vertrekken van een blanco pagina.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je crains que certaines difficultés apparaissent en ce qui concerne la préparation à la libéralisation dans le cadre du contrat de service public. Il s'agit de la plus grande réforme ferroviaire depuis la création de la SNCB en 1926. Nous aurons bien besoin, à cette fin, des dix prochaines années.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Wat de voorbereiding op de liberalisering in het contract van openbare dienst betreft, zal een en ander niet zo makkelijk verlopen, vrees ik. Wij staan voor de grootste spoorhervorming sinds de oprichting van de NMBS in 1926. Wij gaan de komende tien jaar daartoe zeer goed kunnen gebruiken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten

23 Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'Envisa sur la problématique des trajectoires de vol" (55014686C)

23 Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Envisa over de problematiek van de vliegroutes" (55014686C)

23.01 Karin Jiroflée (sp.a): Envisa est un bureau d'études français qui a délivré deux rapports en 2019 sur la question des routes aériennes. Par le jugement bruxellois de cessation environnementale du 9 décembre 2020, Envisa a été enjoint de compléter ses rapports par des propositions concrètes de scénarios alternatifs, tout en précisant leur incidence sur les nuisances sonores et la capacité. Les communes de Haacht, Rotselaar, Aarschot et Holsbeek demandent de tenir compte, à cet égard, de certains éléments tels qu'une plus grande dispersion dans l'espace et dans le temps et une priorité accordée à des évaluations objectives. Le scénario à élaborer devra, de préférence, prendre également en compte la région de Louvain.

23.01 Karin Jiroflée (sp.a): Envisa is een Frans studie bureau dat in 2019 twee rapporten afleverde over de problematiek van de vliegroutes. Bij het Brusselse milieustakingsvonnis van 9 december 2020 werd Envisa verzocht haar rapporten aan te vullen met concrete voorstellen van alternatieve scenario's en de impact daarvan op de geluidshinder en de capaciteit. De gemeenten Haacht, Rotselaar, Aarschot en Holsbeek vragen om daarbij met enkele elementen rekening te houden, zoals meer spreiding in ruimte en tijd en voorrang voor objectieve evaluaties. Het uit te werken scenario houdt best ook rekening met de Leuvense regio.

Le ministre reconnaît-il le problème de la route "Louvain tout droit"? Quel est l'état de la situation? Quelle suite le gouvernement va-t-il réserver aux propositions additionnelles d'Envisa?

Erkent de minister de problematiek van de route Leuven Rechtdoor? Wat is de stand van zaken? Hoe zal de regering omgaan met de bijkomende voorstellen van Envisa?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Deux groupes de riverains sont concernés. L'un de ces groupes demande la cessation de la route aérienne "Louvain tout droit". Le tribunal de première instance a rejeté le recours des demandeurs. En réaction, ces derniers ont introduit une procédure en référé devant la cour d'appel.

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er zijn twee groepen van omwonenden betrokken. De ene groep vraagt de stopzetting van de vliegroute Leuven Rechtdoor. De rechtbank van eerste aanleg heeft het beroep van de eisers verworpen. Daarop hebben ze een kortgeding bij het hof van beroep ingesteld.

Les communes de la périphérie nord de Bruxelles demandent par contre exactement le contraire.

De gemeenten van de Noordrand vragen dan weer precies het tegenovergestelde.

Le périmètre de l'étude d'Envisa a été délimité par le jugement du tribunal de première instance de Bruxelles.

Het studiegebied van Envisa werd afgebakend door het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg.

Nous mettons actuellement en place la plate-forme de concertation au sein de laquelle les différents acteurs peuvent communiquer leurs points de vue. Dès que l'étude d'Envisa sera disponible, elle sera soumise à la plate-forme et les travaux pourront être entamés.

23.03 Karin Jiroflée (sp.a): Tout comme le ministre de l'époque, M. Bellot, le ministre se retranche derrière les procédures juridiques. Il appartiendra en définitive au gouvernement de pacifier la situation concernant les routes aériennes, et ensuite une loi relative aux procédures de vol devra être élaborée.

Il est inadmissible que le gouvernement reporte ce dossier à nouveau de cinq années. J'espère que le gouvernement prendra au sérieux les préoccupations des personnes qui subissent à présent nettement plus de nuisances. Tout ce qu'ils demandent, c'est une répartition équitable.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 45.

Wij zijn bezig met het opzetten van een overlegplatform, waarin de partijen hun standpunten kenbaar kunnen maken. Zodra de studie van Envisa beschikbaar is, zal zij aan het platform worden voorgelegd en zullen de werkzaamheden worden aangevat.

23.03 Karin Jiroflée (sp.a): Net als toenmalig minister Bellot verstoep de minister zich achter de juridische procedures. Uiteindelijk zal de regering er toch voor moeten zorgen dat er vrede komt over de vliegroutes en zal er daarna ook een vliegwet moeten komen.

Het kan niet dat de regering deze zaak nog eens vijf jaar voor zich uit gaat schuiven. Ik hoop dat de regering de zorgen van de mensen die nu veel meer worden belast, ernstig neemt. Het enige wat men vraagt, is een eerlijke spreiding.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.45 uur.