

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

13-07-2021

Après-midi

Dinsdag

13-07-2021

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

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trajets ferroviaires transfrontaliers plus simples entre les Pays-Bas et la Belgique" (55019164C)	1	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Eenvoudiger reizen met de trein tussen Nederland en België" (55019164C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyages en train facilités entre la Belgique et les Pays-Bas" (55019663C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	1	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vlottere treinreizen tussen België en Nederland" (55019663C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Bruxelles-Haacht" (55019177C) <i>Orateurs: Karin Jiroflée, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	3	Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Brussel-Haacht" (55019177C) <i>Sprekers: Karin Jiroflée, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	3
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des permis de conduire provisoires eu égard à la pandémie de coronavirus" (55019204C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	4	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verlengen van voorlopige rijbewijzen in het licht van de coronapandemie" (55019204C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	4
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude concernant la mobilité en province du Luxembourg" (55019219C) <i>Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	5	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie betreffende de mobiliteit in de provincie Luxemburg" (55019219C) <i>Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	5
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Hasselt" (55019233C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	6	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hasselt" (55019233C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	6
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre d'agressions dans la sphère ferroviaire" (55019238C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	6	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toenemende agressie binnen het spoor gebeuren" (55019238C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	6
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La circulation d'automotrices diesel sur les lignes ferroviaires électrifiées" (55019295C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	7	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dieseltreinstellen op geëlektrificeerde spoorlijnen" (55019295C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	7

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration éventuelle d'un abonnement d'essai à la SNCB" (55019303C)	8	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke invoering van een probeerabonnement bij de NMBS" (55019303C)	8
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de l'interdiction de tonnage" (55019314C)	9	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het tonnageverbod" (55019314C)	9
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du représentant de notre pays au CA et à l'AG des Chemins de fer luxembourgeois" (55019338C)	10	- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de Belgische vertegenwoordiger bij de rvb en de av van de Luxemburgse Spoorwegen" (55019338C)	10
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un nouveau représentant aux CFL" (55019665C)	10	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een nieuwe afgevaardigde bij CFL" (55019665C)	10
<i>Orateurs:</i> Michel De Maegd, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Michel De Maegd, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains Côte-Express" (55019363C)	12	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de Kust-Expresstreinen" (55019363C)	12
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sophie Thémont à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La construction de nouveaux arrêts sur la ligne L125A" (55019409C)	13	Vraag van Sophie Thémont aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanleg van nieuwe stopplaatsen op lijn L125A" (55019409C)	13
<i>Orateurs:</i> Sophie Thémont, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Sophie Thémont, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du dépôt des conducteurs de train de Gouvy" (55019416C)	14	Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het depot van de treinbestuurders van Gouvy" (55019416C)	14
<i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA à la SNCB" (55019576C)	16	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure bij de NMBS" (55019576C)	16
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des stations Blue-bike" (55019596C)	16	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situering van de Blue-bikelocaties" (55019596C)	16
<i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM	17	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM	17

Mobilitéé) sur "L'accessibilité des quais grâce aux ascenseurs" (55019611C)

Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé

Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de perrons via liften" (55019611C)

Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'utilisation du City Pass" (55019614C)	18	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de City Pass" (55019614C)	18
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'utilisation du City Pass" (55019658C)	18	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de City Pass" (55019658C)	18
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La carte de stationnement pour les personnes porteuses d'un handicap" (55019637C)	20	Vraag van Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeerkaart voor personen met een handicap" (55019637C)	20
<i>Orateurs:</i> Nahima Lanjri, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Nahima Lanjri, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le projet visant à rendre payant le parking de la SNCB de la gare de Herentals" (55019647C)	22	- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de NMBS-parking aan het station Herentals" (55019647C)	22
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le parking de la gare de Herentals" (55019669C)	22	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55019669C)	22
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le parking payant de la SNCB à la gare de Herentals" (55019889C)	22	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De betalende NMBS-parking in Herentals" (55019889C)	22
<i>Orateurs:</i> Yoleen Van Camp, Marianne Verhaert, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Yoleen Van Camp, Marianne Verhaert, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'étude relative à l'aménagement de tunnels à l'emplacement des passages à niveau à Herentals" (55019649C)	24	Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals" (55019649C)	24
<i>Orateurs:</i> Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Des passages à niveau pour les usagers faibles" (55019668C)	25	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Overwegen voor zwakke weggebruikers" (55019668C)	25
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les négociations sociales à la SNBC" (55019673C)	26	Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onderhandelingen bij de NMBS" (55019673C)	26

Orateurs: Mélissa Hanus, Georges Gilkinet,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: Mélissa Hanus, Georges Gilkinet,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles covid dans le cadre des voyages internationaux en avion et en train" (55019674C)

27

Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacontrole bij internationale reizen met vliegtuig of trein" (55019674C)

27

Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un investissement de 25 millions d'euros pour rendre les ports européens plus écologiques" (55019688C)

28

Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een investering van 25 miljoen euro in de vergroening van de Europese havens" (55019688C)

28

Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne AnGeLiC" (55019689C)

29

Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. AnGeLiC" (55019689C)

29

Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le président de Brussels Airport" (55019751C)

30

Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorzitter van Brussels Airport" (55019751C)

30

Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux détenteurs de concessions dans les gares" (55019756C)

30

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de concessiehouders in stations" (55019756C)

30

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

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de sillons disponibles avec ventilation par ligne ferroviaire" (55019757C)

31

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal vrijgegeven rijpaden met opsplitsing per spoorlijn" (55019757C)

31

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

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subsides destinés à l'entretien chez Infrabel" (55019758C)

32

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Subsidiegelden voor het onderhoud bij Infrabel" (55019758C)

32

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

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux élevé d'immobilisation des rames de la SNCB" (55019763C)

32

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge immobiliteitsgraad van rijtuigen van de NMBS" (55019763C)

32

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

la Mobilité

Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55019864C)

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

34

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoornet" (55019864C)

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

34

Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les derniers trains de la journée de la ligne 161-162 vers la province de Luxembourg" (55019805C)

Orateurs: **Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

34

Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laatste treinen van de dag op lijn 161-162 naar de provincie Luxemburg" (55019805C)

Sprekers: **Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

34

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes persistants rencontrés par le système de manutention des bagages de BAC" (55019870C)

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

36

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen met het bagageafhandelingsysteem van Brussels Airport Company" (55019870C)

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

36

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

du

MARDI 13 JUILLET 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 13 JULI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 sous la présidence de Mme Kim Buyst.

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

01 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trajets ferroviaires transfrontaliers plus simples entre les Pays-Bas et la Belgique" (55019164C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyages en train facilités entre la Belgique et les Pays-Bas" (55019663C)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *Compte tenu des résultats d'une enquête qui pointent des écarts de prix parfois substantiels pour un même trajet, selon le pays où le ticket est acheté, l'entreprise ferroviaire néerlandaise, NS International souhaite une plus grande harmonisation des tarifs et des conditions avec la SNCB. NS suggère, en outre, d'étendre la validité de la carte à puce néerlandaise OV au territoire belge jusqu'à Anvers ou Liège. Cette carte est, en effet, apparemment déjà valable à la frontière allemande. Il est également demandé que des villes belges puissent être intégrées dans les abonnements néerlandais et inversement. Le ministre pourrait-il nous éclairer sur les options disponibles en la matière?*

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Notre infrastructure ferroviaire, mais également notre système de tickets sont surtout axés sur le trafic national, ce qui peut entraîner de sensibles différences de prix pour les tickets pour un même*

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

01 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Eenvoudiger reizen met de trein tussen Nederland en België" (55019164C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vlottere treinreizen tussen België en Nederland" (55019663C)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *De Nederlandse spoorvervoerder NS International wil meer harmonisatie van tarieven en voorwaarden met de NMBS, want bevestigingen wijzen op soms grote prijsverschillen voor eenzelfde treinrit, al naargelang het land waar men het ticket koopt. Een bijkomende suggestie was om de Nederlandse 'OV-chipkaart' geldig te verklaren op het Belgische grondgebied tot in Antwerpen of Luik. Blijkbaar is dit immers al mogelijk voor de Duitse grens. Daarnaast vraagt men ook dat Belgische steden in Nederlandse abonnementen inbegrepen zouden kunnen zijn, en omgekeerd. Kan de minister de mogelijkheden ter zake toelichten?*

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Niet alleen onze treininfrastructuur, maar ook ons ticketing-systeem is vooral gericht op binnenlands treinverkeer, met soms gevoelige prijsverschillen voor tickets, afhankelijk van in welk land men die koopt voor*

trajet, en fonction du pays dans lequel ils sont achetés. S'il est possible d'utiliser la carte à puce OV néerlandaise pour traverser la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, ce n'est pas encore possible chez nous.

Quelles initiatives le ministre souhaite-t-il prendre pour encourager le trafic ferroviaire transfrontalier? Certains éléments ont-ils déjà été discutés avec la SNCB? Le ministre en discutera-t-il avec son homologue néerlandais?

01.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB étend la possibilité d'acheter des billets internationaux aux automates aux voyages reliant Anvers et Noorderkempen aux Pays-Bas. Dans le même temps, les automates sont remplacés et disposent à présent d'une offre plus flexible pour voyager à l'étranger. La SNCB et les NS déterminent chacun le prix du billet sur leur propre territoire. Le prix total correspond à la somme des deux billets pour les voyages transfrontaliers. La SNCB applique donc exactement les mêmes tarifs que pour les voyages entre deux gares belges.

La SNCB et les NS maintiennent un dialogue permanent. La SNCB souhaite poursuivre cette collaboration et en améliorer, dans la mesure du possible, les aspects qui le requièrent. La SNCB s'efforce toujours d'harmoniser son offre et celle des NS et cet élément fait également l'objet d'un dialogue permanent. La possibilité de développer les liaisons entre Bruxelles et Amsterdam est actuellement examinée. De plus, il y a deux mois, les spécifications de la future mission de service public incluant les liaisons vers Roosendaal, Maastricht et Breda ont été publiées sur le site web du SPF Mobilité. Le projet de train des trois pays est également à l'étude, ainsi qu'une éventuelle campagne de sensibilisation des voyageurs à l'offre de liaisons ferroviaires courtes et transfrontalières.

J'ai moi-même eu un entretien à propos des liaisons ferroviaires entre la Belgique et les Pays-Bas avec mon homologue néerlandaise. Nous avons décidé de mettre à jour l'accord de coopération de 2016. Nos administrations respectives se sont déjà réunies une première fois à ce sujet. Indépendamment de cette actualisation, les réunions du groupe de pilotage bilatéral dans le cadre de l'accord de coopération se poursuivent également. Il existe apparemment une ferme volonté de collaborer, mais le choix historique en faveur de différents systèmes techniques de part et d'autre de la frontière complique une coopération technique. Mon administration et mon cabinet poursuivent leurs efforts en la matière.

eenzelfde treinverbinding. Nochtans kan men over de Duitse grens met Nederland bijvoorbeeld wel de Nederlandse OV-chipkaart gebruiken. Bij ons is dit nog niet mogelijk.

Welke initiatieven wil de minister nemen om grensoverschrijdend treinverkeer aan te moedigen? Werd een en ander al besproken met de NMBS? Zal de minister dit bespreken met zijn Nederlandse evenknie?

01.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS breidt het internationale aanbod vanuit Antwerpen en Noorderkempen naar Nederland nu volop uit in de automaten. Tegelijkertijd worden de automaten vernieuwd. De nieuwe automaten bieden een flexibeler buitenlands aanbod. De NMBS en de NS bepalen elk de prijs van het vervoersbewijs op hun territorium. De totale prijs is de som van beide tickets bij grensoverschrijdend verkeer. De NMBS hanteert dan exact dezelfde tarieven als in het binnenland.

De NMBS en de NS zijn in voortdurend overleg. De NMBS wil die samenwerking verderzetten of verbeteren waar nodig en mogelijk. De NMBS streeft altijd naar een geharmoniseerd aanbod tussen NMBS en NS en ook daarover wordt voortdurend overlegd. Momenteel wordt een nauwere verbinding tussen Brussel en Amsterdam besproken. Ook is er twee maanden geleden een opdracht van openbare dienstverlening gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit met betrekking tot de verbindingen naar Roosendaal, Maastricht en Breda. Het project drielandentreinen wordt eveneens bekeken, samen met een eventuele sensibilisering van de reizigers voor het aanbod van korte, grensoverschrijdende treinverbindingen.

Zelf heb ik over de spoorverbindingen tussen België en Nederland een gesprek gehad met mijn Nederlandse evenknie. We hebben besloten om het samenwerkingsakkoord uit 2016 te updaten. Daarover werd al een eerste keer vergaderd door onze respectievelijke administraties. Los van deze update lopen de vergaderingen van de bilaterale stuurgroep in het raam van de samenwerkingsovereenkomst verder. Naar verluidt is er een zeer grote bereidheid tot samenwerking, maar de historische keuze voor verschillende technische systemen aan beide zijden van de grens bemoeilijkt een technische samenwerking. Mijn administratie en kabinet werken hieraan verder.

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Je ne doute pas qu'il y ait de la bonne volonté des deux côtés de la frontière, mais certains trajets continuent d'être considérés comme internationaux. Or, nous devons tenter de supprimer cette barrière psychologique.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La collaboration est indispensable. Le fait que les pays collaborent est donc positif. Il est crucial que les navetteurs de la zone frontalière puissent plus facilement se déplacer en train.

L'incident est clos.

02 Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Bruxelles-Haacht" (55019177C)

02.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Contrairement à la situation qui prévalait voici quelques années, il n'existe actuellement pas de liaison directe entre Haacht et Bruxelles. Les voyageurs prennent, aujourd'hui, une correspondance à Malines ou Louvain. Il n'est pas rare qu'ils ratent celle-ci, à la suite des retards occasionnés par ce changement de train. Lors de la préparation du plan de transport 2020-2023, la commune avait insisté pour le rétablissement d'une liaison directe. La demande devait être examinée dans le cadre du prochain plan de transport. Quel est l'état d'avancement de ce plan?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): MM. Vanbesien et Roggeman ont déjà interpellé mon prédécesseur à ce sujet. Je vous renvoie aux réponses à leurs questions relatives aux raisons pour lesquelles la SNCB a décidé de supprimer la liaison directe en 2014.

Ces arguments sont toujours d'actualité. Le gain de temps que représenterait un train P direct entre Haacht et Bruxelles par rapport à la durée du trajet actuel avec une correspondance serait dérisoire, voire nul.

Au printemps prochain, la SNCB lancera des consultations préparatoires dans tout le pays en vue du prochain plan de transport.

02.03 Karin Jiroflée (Vooruit): Dans la mesure où les arguments sont toujours d'actualité, votre prédécesseur ne nous a contentés en rien. J'insiste à nouveau pour la mise en place d'un train P direct, qui permettrait bel et bien de gagner du temps, même un peu. De plus, cela éviterait le stress lié à la correspondance très juste. Les trains de cette ligne sont également utilisés par bon nombre d'étudiants.

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik twijfel niet aan de goede wil aan beide zijden van de grens, maar men blijft een en ander toch zien als internationaal treinverkeer. Die psychologische grens moeten we trachten weg te werken.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Samenwerken is hier een sleutelwoord. Dat die er al is, is dus een goede zaak. Het is heel belangrijk voor veel pendelaars in het grensgebied dat ze makkelijker met de trein kunnen reizen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Brussel-Haacht" (55019177C)

02.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Momenteel heeft Haacht geen rechtstreekse verbinding met Brussel, in tegenstelling tot een aantal jaren geleden. Reizigers stappen nu over in Mechelen of in Leuven. Door vertragingen bij een overstap mist men vaak de aansluiting. Tijdens de voorbereiding van het vervoersplan 2020-2023 heeft de gemeente aangedrongen op een nieuwe rechtstreekse verbinding. Dit zou worden bekeken voor het volgende vervoersplan. Hoever staat het hiermee?

02.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De heren Vanbesien en Roggeman ondervroegen mijn voorganger hier reeds over. Ik verwijs naar de antwoorden op hun vragen voor de reden waarom de NMBS in 2014 besloot de rechtstreekse verbinding stop te zetten.

Die argumenten zijn nog steeds geldig. Een rechtstreekse P-trein tussen Haacht en Brussel zou weinig of geen tijdswinst opleveren tegenover de huidige reistijd met een overstap.

De NMBS zal komend voorjaar in heel het land voorbereidende consultaties voor het volgende vervoersplan opstarten.

02.03 Karin Jiroflée (Vooruit): Als de argumenten nog steeds gelden, dan heeft de vorige minister ons blij gemaakt met niets. Ik dring opnieuw aan op het inzetten van een rechtstreekse P-trein. Er is wel degelijk tijdswinst, hoe klein ook. Bovendien valt de stress weg van de nipte verbinding. De treinen op die lijn worden ook door heel wat studenten gebruikt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 55019198C de Mme Verhaert est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019198C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des permis de conduire provisoires eu égard à la pandémie de coronavirus" (55019204C)

03 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verlengen van voorlopige rijbewijzen in het licht van de coronapandemie" (55019204C)

03.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *L'année dernière, 35 000 épreuves pratiques pour l'obtention d'un permis de conduire B ont dû être reportées en raison de la crise sanitaire. Les centres d'examen sont aujourd'hui débordés car toutes ces épreuves reportées s'ajoutent aux examens programmés pour 2021. En novembre 2020, la validité des permis provisoires a été prorogée jusqu'au 30 septembre 2021, mais les réservations dans les centres d'examen sont déjà complètes jusqu'à cette date. La ministre flamande de la Mobilité demande dès lors que les permis provisoires qui expirent le 30 septembre puissent être prorogés jusqu'à la fin décembre 2021. Elle souhaiterait que les permis provisoires qui expirent normalement à la fin décembre soient prorogés jusqu'à la fin mars 2022.*

03.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Vorig jaar moesten 35.000 praktijkexamens voor het behalen van een rijbewijs B wegens de coronacrisis worden uitgesteld. Het is vandaag extra druk in de examencentra omdat al die uitgestelde examens boven op de geplande examens voor 2021 moeten worden geboekt. In november 2020 werd de geldigheidstermijn van voorlopige rijbewijzen reeds verlengd tot 30 september 2021, maar de examencentra zijn al tot die datum volgeboekt. Daarom vraagt de Vlaamse minister van Mobiliteit dat voorlopige rijbewijzen die op 30 september vervallen, zouden worden verlengd tot eind december 2021. Voorlopige rijbewijzen die normaal eind december vervallen, zou ze graag verlengd zien tot eind maart 2022.*

Le ministre a-t-il reçu la demande de prorogation de sa collègue flamande? Répondra-t-il positivement aux deux propositions précitées?

Heeft de minister de vraag tot verlenging van zijn Vlaamse collega ontvangen? Zal hij ingaan op de beide voorstellen?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): J'ai reçu la demande du ministre flamand Peeters et nous avons trouvé un accord en la matière à la dernière CIM. J'ai demandé au SPF Mobilité de préparer un projet d'arrêté royal en vue de prolonger jusqu'au 31 décembre 2021 tous les permis de conduire provisoires arrivant à échéance entre le 15 mars et le 1^{er} octobre 2021. Tous les permis de conduire provisoires arrivant à échéance entre le 30 septembre 2021 et le 1^{er} janvier 2022 sont prolongés jusqu'au 31 mars 2022.

03.02 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Ik heb het verzoek van Vlaams minister Peeters ontvangen en we hebben daarover ook een akkoord bereikt op de jongste IMC. Ik heb de FOD Mobiliteit opgedragen een ontwerp van KB voor te bereiden waarmee alle voorlopige rijbewijzen waarvan de geldigheidsduur afloopt tussen 15 maart en 1 oktober 2021 worden verlengd tot 31 december 2021. Alle voorlopige rijbewijzen waarvan de geldigheidsduur afloopt tussen 30 september 2021 en 1 januari 2022 worden verlengd tot 31 maart 2022.

En effet, en raison des différentes périodes de confinement, le nombre de candidats dont le permis de conduire provisoire arrivera à échéance avant le 30 septembre 2021 est supérieur au nombre d'examens pouvant être organisés par les centres d'examen régionaux. C'est pourquoi une dernière prolongation de la période de validité est nécessaire jusqu'à ce que les retards au sein des centres d'examen et auto-écoles aient été rattrapés. La prolongation jusqu'au 31 décembre 2021 offre une solution aux candidats qui ne peuvent actuellement pas prendre rendez-vous avant le

Door de verschillende lockdownperiodes is het aantal kandidaten waarvan het voorlopig rijbewijs verstrijkt voor 30 september 2021 immers groter dan het aantal examens dat de gewestelijke examencentra kunnen organiseren. Daarom is een laatste verlenging van de geldigheidsperiode noodzakelijk tot de opgelopen vertragingen bij de examencentra en rij scholen zijn weggewerkt. De verlenging tot 31 december 2021 biedt een oplossing voor kandidaten die momenteel geen afspraak kunnen maken vóór 30 september 2021. Aangezien deze verlenging gevolgen heeft voor de

30 septembre 2021. Comme cette prolongation a des conséquences sur les candidats conducteurs devant passer leur examen à l'automne, la durée de validité de leur permis provisoire est prolongée jusqu'au 31 mars 2022.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il s'agit d'une solution très pragmatique et logique.

L'incident est clos.

04 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude concernant la mobilité en province du Luxembourg" (55019219C)

04.01 Josy Arens (cdH): *La semaine dernière, dans le cadre du projet européen UniGR-Center for Border Studies, une rencontre réunissait des universitaires de Liège, du Luxembourg, de Lorraine et de Sarre. Les participants ont émis des pistes pour augmenter d'ici 2050 l'usage des transports en commun vers Luxembourg-Ville. Les amis du rail et le conseiller à la mobilité d'Arlon ont notamment proposé l'aménagement du Park&Ride à Viville, l'augmentation des fréquences de liaisons entre Arlon et Luxembourg, le recours aux rames Desiro en Belgique pour atteindre Luxembourg, la réouverture de la ligne Bastogne-Wiltz.*

Avez-vous pris connaissance des résultats de cette rencontre? Pouvez-vous nous les communiquer? Que pensez-vous des propositions formulées? Avez-vous demandé à la SNCB de s'y intéresser?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je ne connais pas les résultats de l'étude que vous citez, mais je les analyserai avec soin. Je me réjouis qu'elle dégage des pistes, qui rejoignent ma volonté, pour augmenter l'offre ferroviaire transfrontalière, notamment vers le pôle de Luxembourg-ville. La modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg est une de mes priorités, partagée avec mon homologue luxembourgeois.

Il faut développer une vision globale, renforcer l'offre de trains entre la province et le Grand-Duché et étudier des solutions en matière de parkings. J'y travaille avec ardeur.

04.03 Josy Arens (cdH): Cette étude transfrontalière développe les moyens à mettre en œuvre pour régler les problèmes de mobilité entre

kandidaat-bestuurders die in het najaar hun examen moeten afleggen, wordt de geldigheidsduur van hun voorlopige rijbewijzen verlengd tot 31 maart 2022.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat is een zeer pragmatische en logische oplossing.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie betreffende de mobiliteit in de provincie Luxemburg" (55019219C)

04.01 Josy Arens (cdH): *Vorige week werd er in het kader van het Europese project UniGR-Center for Border Studies een bijeenkomst georganiseerd met de universiteiten van Luik, Luxemburg, Lotharingen en Saarland. De deelnemers hebben denksporen aangereikt om het gebruik van het openbaar vervoer naar de stad Luxemburg tegen 2050 te stimuleren. De vzw Les amis du rail en de mobiliteitsadviseur van Aarlen hebben meer bepaald de aanleg van de park-and-ride in Viville, een hogere frequentie van de treinverbindingen tussen Aarlen en Luxemburg, het gebruik van Desirotreinstellen in België op het traject naar Luxemburg en de heropening van de lijn Bastenaken-Wiltz voorgesteld.*

Werd u op de hoogte gebracht van de resultaten van die bijeenkomst? Kunt u ze meedelen? Wat vindt u van de voorstellen? Hebt u de NMBS gevraagd ze onder de loop te nemen?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik ken de resultaten van de door u geciteerde studie niet, maar ik zal ze zorgvuldig analyseren. Ik ben blij dat er denksporen naar voren gebracht worden die sporen met mijn voornemen om het grensoverschrijdende treinaanbod, met name naar de stad Luxemburg, te versterken. De modernisering van de as 3, die Brussel verbindt met de grens van het Groothertogdom Luxemburg, is een van mijn prioriteiten, én ook een prioriteit voor mijn Luxemburgse ambtgenoot.

Men moet een globale visie ontwikkelen, het treinaanbod tussen de provincie en het Groothertogdom Luxemburg verder uitbouwen en oplossingen bestuderen voor parkings. Daarvoor zet ik mij dag en nacht in.

04.03 Josy Arens (cdH): In deze grensoverschrijdende, internationale studie worden voorstellen aangereikt om de mobiliteitsproblemen

le Grand-Duché et la province de Luxembourg. J'y reviendrai à la rentrée.

L'incident est clos.

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Hasselt" (55019233C)

05.01 Frank Troosters (VB): Attendre le train sur le quai récemment rénové de la gare de Hasselt est tout sauf une partie de plaisir par temps pluvieux, car l'eau coule au travers de la toiture.

Qui en est responsable? Quand et par qui ce problème sera-t-il pris en charge? Qui devra en supporter les coûts?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Cette faute de l'entrepreneur doit avoir été réparée avant le congé du bâtiment. Elle n'entraînera pas de surcoût.

05.03 Frank Troosters (VB): Il est particulièrement regrettable que l'inauguration festive ait déjà pris fin après une demi-heure en raison de la pluie.

L'incident est clos.

06 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre d'agressions dans la sphère ferroviaire" (55019238C)

06.01 Frank Troosters (VB): *Le Vlaams Belang continuera de militer pour une société sûre et des transports en commun sûrs. Le Syndicat indépendant pour cheminots (SIC) a, lui aussi, déjà évoqué ce problème à plusieurs reprises, sans résultat.*

Pourquoi aucune suite n'est-elle donnée aux plaintes? Quelles mesures le ministre a-t-il déjà prises et avec quels résultats?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il convient de sécuriser le plus possible l'environnement de travail du personnel des chemins de fer. La SNCB dispose d'une structure à laquelle les collaborateurs peuvent adresser leurs plaintes. Diverses plate-formes de concertation se penchent sur la question.

Des mesures ont été mises en place par la passé, comme la surveillance, des campagnes de sensibilisation et des contrôles plus stricts dans les lieux et aux moments jugés les plus à risque.

tussen het Groothertogdom en de provincie Luxemburg op te lossen. Ik zal hier bij het begin van het parlementaire jaar op terugkomen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hasselt" (55019233C)

05.01 Frank Troosters (VB): De trein nemen op het onlangs vernieuwde perron van het station Hasselt is allesbehalve een pretje bij regenweer, want het water gutst er door de overkapping.

Wie is daarvoor verantwoordelijk, wanneer en door wie wordt het probleem aangepakt en wie zal de kosten moeten dragen?

05.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Deze fout van de aannemer moet tegen het bouwverlof hersteld zijn. Er zijn geen meerkosten.

05.03 Frank Troosters (VB): Het was bijzonder jammer dat men op de feestelijke opening al na een halfuur voor de regen moest vluchten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toenemende agressie binnen het spoorgebeuren" (55019238C)

06.01 Frank Troosters (VB): *Het Vlaams Belang zal blijven ijveren voor een veilige samenleving en een veilig openbaar vervoer. Ook de Onafhankelijke Vakbond Spoorwegpersoneel (OVS) kaartte dit probleem al meermaals aan, maar zonder resultaat.*

Waarom werd er geen gevolg gegeven aan de klachten? Welke maatregelen heeft de minister al genomen en met welk resultaat?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De werkomgeving van het spoorpersoneel moet zo veilig mogelijk zijn. Binnen de NMBS is er een structuur waar medewerkers met klachten terecht kunnen. Verschillende overlegplatformen buigen zich over de problematiek.

In het verleden werden maatregelen ingevoerd zoals toezicht, bewustmakingscampagnes en verscherpte controles op risicoplaatsen en -tijdstippen. Tijdens de gezondheidscrisis waren ze

Pendant la crise sanitaire, il a été plus compliqué de les mettre en œuvre, car Securail a dû assumer d'autres tâches. L'année dernière, si le nombre d'agressions physiques a fortement diminué, les agressions verbales ont en revanche augmenté.

Nous avons également renforcé l'accompagnement des victimes. L'attention accrue portée à la problématique a permis de faciliter les signalements, de sorte que la SNCB dispose d'une vision plus claire et peut affecter les moyens de manière ciblée.

06.03 Frank Troosters (VB): Le ministre répète une fois de plus que la sécurité constitue un point d'attention important, mais en pratique, rien ne change. À la suite de récents incidents ayant impliqué des jeunes armés du nord de la France sur la ligne Courtrai-Moucron, le personnel a demandé à Mme Dutordoir de prendre des mesures. Il est temps de mettre en œuvre des mesures concrètes, en collaboration avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, afin d'éviter qu'il n'y ait bientôt des victimes.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55019246C de Mme Depraetere est reportée.

07 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La circulation d'automotrices diesel sur les lignes ferroviaires électrifiées" (55019295C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Notre pays compte encore environ 220 kilomètres de lignes ferroviaires non électrifiées. Seuls les trains diesel peuvent circuler sur ces lignes.

Le ministre peut-il commenter l'utilisation de trains diesel par la SNCB et faire connaître son point de vue à cet égard?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB dispose encore de 94 automotrices doubles MW41, un héritage du passé. Elles sont utilisées dans les environs de Charleroi, Hasselt, Mol et Gand. Le budget moyen pour la révision par automotrice s'élève à 1,4 million d'euros. Ces derniers 5,5 ans, 42 automotrices ont déjà été soumises à une révision.

La flotte d'automotrices diesel est trop importante pour qu'elles soient utilisées uniquement sur des lignes non électrifiées, pour lesquelles 57 automotrices suffiraient actuellement.

moellijker uit te voeren, omdat Securail andere taken moest opnemen. Vorig jaar is het aantal fysieke aanvallen sterk gedaald, terwijl de verbale aanvallen zijn toegenomen.

Tegelijk werd ingezet op interne slachtofferbegeleiding. De verhoogde aandacht voor de problematiek leidde tot een lagere meldingsdrempel, zodat de NMBS een duidelijker beeld krijgt en de middelen gericht kan inzetten.

06.03 Frank Troosters (VB): De minister herhaalt nog maar eens dat veiligheid een belangrijk aandachtspunt is, maar in de praktijk verandert er niets. Naar aanleiding van recente incidenten met gewapende Noord-Franse jongeren op de lijn Kortrijk-Moeskroen vroeg het personeel mevrouw Dutordoir om acties. Het is tijd voor concrete maatregelen in samenwerking met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie, om te voorkomen dat er binnenkort slachtoffers vallen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019246C van mevrouw Depraetere wordt uitgesteld.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dieseltreinstellen op geëlektrificeerde spoorlijnen" (55019295C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): In ons land zijn er nog ongeveer 220 kilometer niet-geëlektrificeerde spoorlijnen. Daarover kunnen alleen dieseltreinen rijden.

Kan de minister het gebruik van dieseltreinen door de NMBS toelichten en wat is zijn visie daarop?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft nog 94 dubbele motorwagens MW41. Het is een erfenis uit het verleden. Ze worden gebruikt in de omgeving van Charleroi, Hasselt, Mol en Gent. Het gemiddelde budget voor de revisie per motorwagen bedraagt 1,4 miljoen euro. De laatste 5,5 jaar hebben al 42 motorwagens een revisie ondergaan.

De vloot van dieselmotorwagens is te groot om enkel op niet-geëlektrificeerde lijnen te gebruiken, waarvoor momenteel 57 motorwagens zouden volstaan.

Les frais d'entretien de ces automotrices s'élèvent à 3,6 euros par kilomètre. Aussi longtemps que nous ne disposons pas de matériel électrique en quantité suffisante, elles ne peuvent pas être retirées du réseau.

Les automotrices sont affectées sur les lignes ferroviaires non électrifiées Eeklo-Gand, Gand-Renaix, Gand-Grammont, Alost-Burst, Mol-Hasselt et Charleroi-Couvin. Je renvoie également à ma réponse à la question écrite n° 567.

La SNCB et Infrabel étudient les possibilités de diminuer au plus vite la part restante de trains diesel. Je veillerai à ce que les acquisitions qui seront effectuées à l'avenir profitent non seulement aux voyageurs, mais également au climat. Rendre le transport plus durable est une priorité.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): De nombreux trains diesel sont encore utilisés sur des lignes qui ont déjà été électrifiées. En effet, tant qu'ils fonctionnent bien, il serait stupide de s'en débarrasser. Nous nous félicitons volontiers de l'électrification du réseau ferroviaire, mais les émissions ne diminueront pas tant que les trains diesel continueront de circuler.

L'incident est clos.

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration éventuelle d'un abonnement d'essai à la SNCB" (55019303C)

08.01 Frank Troosters (VB): *En proposant un abonnement à l'essai gratuit pour le mois de septembre, De Lijn souhaite inciter les étudiants qui accèdent à l'enseignement secondaire à prendre le bus ou le tram.*

Une formule analogue pourrait-elle aussi être intéressante pour la SNCB? Le ministre pourrait-il nous en dire plus à ce sujet?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB propose une formule similaire pour les trajets domicile-lieu de travail, en offrant un abonnement mensuel gratuit aux employeurs pour les travailleurs qui ne viennent pas encore travailler en train. Cette formule n'existe actuellement pas pour les trajets domicile-école. La SNCB examine d'autres formules promotionnelles et lance, cet été, des campagnes de promotion de l'utilisation du train pour les loisirs. À partir de fin août, la SNCB mettra aussi en avant les abonnements pour les trajets professionnels et scolaires.

De onderhoudskosten van deze motorwagens bedragen 3,6 euro per kilometer. Zolang er niet voldoende elektrisch materieel is, kunnen ze niet van het net gehaald worden.

De motorwagens worden ingezet op de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen Eeklo-Gent, Gent-Ronse, Gent-Geraardsbergen, Aalst-Burst, Mol-Hasselt en Charleroi-Couvin. Ik verwijs ook naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 567.

De NMBS en Infrabel bekijken de mogelijkheden om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk te verminderen. Ik zie erop toe dat bij de aanschaf van nieuw materiaal in de toekomst niet alleen de reiziger, maar ook het klimaat er beter op wordt. De verduurzaming van het spoorvervoer is een prioriteit.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Er worden nog heel wat dieseltreinen ingezet op lijnen die al geëlektrificeerd zijn. Zolang ze nog goed werken, is het inderdaad dom om ze af te danken. We kloppen onszelf graag op de borst als het gaat over de elektrificatie van spoorlijnen, maar zolang de dieselmotoren blijven rijden, blijft de uitstoot even groot.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke invoering van een probeerabonnement bij de NMBS" (55019303C)

08.01 Frank Troosters (VB): *Met een gratis probeerabonnement voor september wil De Lijn leerlingen die overstappen naar het secundair onderwijs, aanmoedigen om de bus of de tram te nemen.*

Is dit ook een interessant denkspoor voor de NMBS? Kan de minister dat toelichten?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS hanteert voor woon-werkverkeer een soortgelijke formule, met een gratis maandabonnement aan de werkgevers voor werknemers die nog niet met de trein naar hun werk rijden. Voor woon-schoolverkeer bestaat die formule nu niet. De NMBS bekijkt andere promotieformules en start deze zomer promotiecampagnes om het treingebruik te promoten tijdens de vrije tijd. Vanaf eind augustus promoot de NMBS ook de woon-werk- en woon-schoolabonnementen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de l'interdiction de tonnage" (55019314C)

09 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het tonnageverbod" (55019314C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Grâce à un arrêté royal du 18 décembre 2002, une série d'infractions routières peuvent déjà être constatées automatiquement par des appareils fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié. Il y a quelques mois, j'ai demandé pourquoi le non-respect de l'interdiction de tonnage ne figurait pas sur la liste des infractions pouvant ainsi être constatées.

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Dankzij een KB van 18 december 2002 kan men een reeks verkeersovertredingen automatisch vaststellen door het gebruik van onbemande toestellen. Enkele maanden geleden vroeg ik waarom het niet naleven van het tonnageverbod niet in die lijst staat.

Comment peut-on adapter les panneaux routiers concernés de sorte à pouvoir enregistrer cette infraction au moyen d'appareils fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié? Est-il exact d'affirmer que cela ne serait possible que par le biais d'un accord de coopération entre les Régions et le niveau fédéral? Le ministre a-t-il déjà réfléchi à une telle adaptation? Peut-il l'expliquer?

Hoe kan men de betrokken verkeersborden zodanig aanpassen dat men deze overtreding zou kunnen registreren via onbemande toestellen? Klopt het dat dit slechts zou kunnen via een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten en het federaal niveau? Heeft de minister al werk gemaakt van een dergelijke aanpassing? Kan hij dat toelichten?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En effet, les caméras ANPR ne permettent pas de constater les infractions relatives à la masse maximale en charge. Seul un système de pesage le permet. Il n'est possible de modifier l'AR dans ce sens que si le code de la route fait également l'objet d'une modification. La Convention internationale de 1968 précise que le panneau additionnel complétant le panneau de signalisation C23 indique la masse maximale autorisée, et non la masse en charge. Compte tenu du nombre élevé de camions étrangers sur nos routes, une modification de cette règle pourrait contribuer à améliorer la compréhension de ce panneau. Cependant, je voudrais d'abord en discuter afin de pouvoir évaluer toutes les conséquences. Concernant le panneau C21, je pense qu'il serait préférable de conserver la définition actuelle qui fait référence à la masse en charge. Là aussi, il me semble préférable d'en discuter avec mes collègues régionaux. D'ailleurs, je les rencontre très régulièrement dans une ambiance constructive. Ce sujet a récemment fait l'objet de discussions entre mon cabinet et celui du ministre en charge de la Sécurité routière de la Région wallonne. Nous poursuivrons les discussions dans les semaines à venir.

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Overtredingen op de maximale massa in beladen toestand kan men inderdaad niet vaststellen met ANPR-camera's, maar enkel met een weging. Een wijziging in het KB om dit mogelijk te maken, kan alleen mits men ook het verkeersreglement aanpast. Het internationale verdrag van 1968 bepaalt over het verkeersbord C23 dat het onderbord betrekking heeft op de maximaal toegelaten massa, niet op de massa in beladen toestand. Aangezien er veel buitenlandse vrachtwagens op onze wegen rijden, zou een aanpassing van de regel kunnen bijdragen tot een beter begrip van dit verkeersbord. Maar daarover wil ik eerst overleggen zodat ik alle gevolgen kan inschatten. Wat het verkeersbord C21 betreft, denk ik dat de huidige definitie met de verwijzing naar de massa in beladen toestand beter wordt behouden. Maar ook hier lijkt het me beter om dit te bespreken met mijn gewestelijke collega's. Overigens zie ik hen zeer regelmatig in een constructieve sfeer. Dit onderwerp is onlangs besproken met mijn kabinet en het kabinet van de minister van Verkeersveiligheid van het Waalse Gewest. We zullen de besprekingen de komende weken voortzetten.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Il est exact que l'arrêté royal en question empêche le maintien de l'interdiction de tonnage. Cette situation compromet la sécurité routière, de même que la viabilité de nombreuses villes et communes. Sans parler de la détérioration de l'infrastructure. J'encourage le

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Het betrokken KB zorgt er inderdaad voor dat het tonnageverbod niet kan worden gehandhaafd. Dat is een probleem voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van veel steden en gemeenten. Bovendien zorgt het voor schade aan de infrastructuur. Ik spoor de minister

ministre à poursuivre la concertation à ce sujet avec les Régions.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du représentant de notre pays au CA et à l'AG des Chemins de fer luxembourgeois" (55019338C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un nouveau représentant aux CFL" (55019665C)

10.01 Michel De Maegd (MR): Vous avez procédé au remplacement prématuré du représentant de notre pays au CA des Chemins de fer Luxembourgeois (CFL), Benoît Piedboeuf, pourtant très apprécié pour la qualité de sa mission, et qui avait été renouvelé en juin 2020 pour 5 ans.

M. Piedboeuf a appris votre décision par un coup de téléphone du président des CFL. Vous n'auriez même pas averti l'intéressé. Suite à ses demandes par recommandés, vous lui auriez finalement signifié votre décision, sans la motiver. Cette façon d'agir manque d'élégance mais surtout de transparence.

Vous avez envoyé notre ambassadeur au Grand-Duché à l'assemblée générale du 14 juin, en mission commandée embarrassante – il est le seul à avoir voté pour ce remplacement prématuré, tous les autres membres s'étant abstenus. Votre coup de force a donc été approuvé par un seul membre, représentant 1 120 parts sur 28 000!

Comment motivez-vous votre choix? Comment expliquez-vous les circonstances dans lesquelles notre représentant a appris votre décision? L'envoi de l'ambassadeur à cette réunion a-t-il été discuté avec le premier ministre et la ministre des Affaires étrangères? Cette décision constitue-t-elle un règlement de compte politique?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le 14 juin, l'assemblée générale de la société des chemins de fer luxembourgeois a nommé Mme Juliette Walckiers comme administratrice représentant notre pays dans la société, conformément à ses statuts approuvés par la loi du 28 mars 1997. Celle-ci stipule que les administrateurs sont élus pour six ans et que le mandat prend fin à la clôture de l'assemblée de

aan om hierover te blijven overleggen met de Gewesten.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de Belgische vertegenwoordiger bij de rvb en de av van de Luxemburgse Spoorwegen" (55019338C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een nieuwe afgevaardigde bij CFL" (55019665C)

10.01 Michel De Maegd (MR): U bent overgegaan tot de voortijdige vervanging van de vertegenwoordiger van ons land in de raad van bestuur van de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL, Benoît Piedboeuf, die nochtans zeer gewaardeerd werd voor de kwaliteit van zijn werk, en wiens aanstelling in juni 2020 voor vijf jaar hernieuwd werd.

De heer Piedboeuf heeft uw beslissing vernomen door een telefoontje van de voorzitter van de CFL. U zou hem niet eens zelf hebben ingelicht. In antwoord op zijn verzoeken die hij aangetekend verstuurde, zou u hem uiteindelijk uw beslissing meegedeeld hebben, zonder verdere motivering. Een dergelijke manier van doen is niet alleen stijlloos, maar is vooral onvoldoende transparant.

U hebt onze ambassadeur in het Groothertogdom Luxemburg op een beschamende missie naar de algemene vergadering van 14 juni gestuurd – hij is de enige die voor deze voortijdige vervanging gestemd heeft; alle andere leden hebben zich onthouden. Uw machtsgreep werd dus goedgekeurd door één enkel lid, dat 1.120 van de 28.000 aandelen vertegenwoordigt!

Hoe motiveert u uw keuze? Hoe verklaart u de omstandigheden waarin onze vertegenwoordiger uw beslissing heeft vernomen? Werd de beslissing om de ambassadeur naar die vergadering te sturen doorgesproken met de eerste minister en de minister van Buitenlandse Zaken? Is de vervanging van de heer Piedboeuf een politieke afrekening?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Op 14 juni heeft de algemene vergadering van de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL mevrouw Juliette Walckiers benoemd tot bestuurder als vertegenwoordigster van ons land, overeenkomstig de bij de wet van 28 maart 1997 goedgekeurde statuten. Daarin staat dat bestuurders verkozen worden voor een termijn van zes jaar en dat het mandaat afloopt op de slotzitting

l'année de fin; elle prévoit aussi la possible révocation d'un administrateur par l'assemblée générale.

Le 20 mai, j'ai informé personnellement et verbalement M. Piedboeuf de mon projet de le remplacer, lui précisant n'avoir reçu de sa part depuis mon entrée en fonction aucune information sur les points à l'agenda du conseil d'administration de ladite société ni des points de vue qu'il y a défendus.

La coordinatrice de la cellule Rail de mon cabinet a une connaissance réelle des enjeux ferroviaires. Elle n'exercerait pas sinon cette fonction. Grâce à sa présence au CA de CFL, elle pourra renforcer les liens entre les deux sociétés de transport et veiller à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les deux pays.

Des mandataires désignés dans d'autres fonctions par mon prédécesseur m'ont remis spontanément leur mandat, ce qui n'est pas le cas de M. Piedboeuf, à qui j'ai communiqué le courrier que j'ai adressé à mes collègues luxembourgeois. Il ne s'agit aucunement d'une mesure de rétorsion mais de chercher à exercer le plus efficacement possible mes compétences en matière de mobilité.

10.03 Michel De Maegd (MR): Vous voilà à nouveau pris en défaut en matière de bonne gouvernance et de transparence, comme ce fut le cas lors de la nomination du nouveau directeur financier de la SNCB!

Je n'épiloguerai pas sur votre manque de courtoisie, y compris envers des membres de votre propre majorité. Si ce n'est pas un règlement de compte politique, comment expliquer le message de votre chef de groupe à la Chambre à M. Piedboeuf évoquant "les outrances de Denis Ducarme"? Même si la loi a été respectée *stricto sensu*, remplacer un représentant qui vient d'être renouvelé dans ses fonctions pour cinq ans par un membre de votre parti n'est pas un gage de bonne gouvernance mais une manœuvre basement politicienne.

Sur les autres questions, aucune réponse... Les mots du président des CFL devraient vous inciter à vous remettre en question: il dit son incompréhension devant ce remplacement et il espère que ses raisons sont objectives, fondées et compréhensibles.

van de vergadering in het laatste jaar. De statuten vermelden ook dat bestuurders afgezet kunnen worden door de algemene vergadering.

Op 20 mei heb ik de heer Piedboeuf persoonlijk en mondeling op de hoogte gebracht van mijn voornemen om hem te vervangen. Daarbij heb ik erop gewezen dat ik sinds mijn aantreden geen informatie van hem ontvangen heb over de agendapunten van de raad van bestuur van de CFL, noch over de standpunten die hij er verdedigd heeft.

De coördinatrice van de cel Spoor van mijn kabinet heeft een goede kennis van de spoorwegdossiers. Als dat niet het geval was zou zij deze functie niet uitoefenen. Dankzij haar aanwezigheid in de raad van bestuur van de CFL zal zij de banden tussen de twee vervoersmaatschappijen kunnen versterken en toezien op de verbetering van de spoorwegverbindingen tussen de beide landen.

Mandatarissen die in andere functies door mijn voorganger werden aangesteld hebben mij spontaan hun mandaat teruggegeven, anders dan de heer Piedboeuf, aan wie ik de brief heb meegedeeld die ik aan mijn Luxemburgse collega's heb gestuurd. Het betreft geenszins een vergeldingsmaatregel maar het is mijn bedoeling om te zoeken naar een manier waarop ik mijn bevoegdheden inzake mobiliteit op de meest efficiënt mogelijke manier kan uitoefenen.

10.03 Michel De Maegd (MR): U blijft opnieuw in gebreke op het stuk van behoorlijk bestuur en transparantie, zoals ook het geval was bij de benoeming van de nieuwe financieel directeur van de NMBS!

Ik zal niet over uw gebrek aan beleefdheid uitweiden, eveneens ten aanzien van bepaalde leden van uw eigen meerderheid. Als dat geen politieke afrekening is, hoe verklaart u dan de boodschap van uw fractieleider in de Kamer aan de heer Piedboeuf, wanneer hij gewaagt van de 'gespieerde taal van Denis Ducarme'? Ook al werd de wet *stricto sensu* nageleefd, het vervangen van een vertegenwoordiger wiens opdracht net met vijf jaar verlengd was door een lid van uw partij vormt geen blijk van behoorlijk bestuur, maar van een platvloers politiek manoeuvre.

Op de andere vragen heb ik geen enkel antwoord gekregen. De uitspraken van de voorzitter van de Luxemburgse Spoorwegen zouden u ertoe moeten aanzetten om eens bij uzelf te rade te gaan: hij zegt dat hij die vervanging niet begrijpt en hij hoopt dat de redenen ervoor objectief, gegrond en begrijpelijk

zijn.

Vous êtes censé œuvrer pour l'intérêt général. Précédemment, je vous invitais à revêtir votre costume de ministre; il semble toujours trop large pour vous.

10.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Vos outrances ne vous grandissent pas. J'ai expliqué en commission et par courrier pourquoi M. Piedbœuf a été remplacé. En tant que représentant de la Belgique aux CFL, il ne m'a informé ni des discussions en cours ni des positions qu'il y a défendues. Sa remplaçante n'est pas membre de mon parti mais de mon cabinet et a une connaissance technique du monde du rail. J'ai fait ce qui me semblait le mieux pour tout le monde.

U wordt verondersteld het algemeen belang te dienen. Ik heb u zo-even gevraagd om uw pet van minister op te zetten, maar die blijkt nog steeds een maat te groot voor u te zijn.

10.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Uw theatrale taalgebruik siert u niet. Ik heb in de commissie en per brief uitgelegd waarom de heer Piedbœuf vervangen werd. Als vertegenwoordiger van België bij de CFL heeft hij me niet op de hoogte gebracht van de lopende discussies, noch van de standpunten die hij er verdedigd heeft. Zijn vervangster is geen lid van mijn partij, maar maakt deel uit van mijn kabinet en beschikt over een technische kennis van de spoorwegwereld. Ik heb gedaan wat mij voor iedereen het beste leek.

10.05 **Michel De Maegd** (MR): Seuls les faits comptent. Je rappelle que les Luxembourgeois comme les Français se sont abstenus sur cette décision. Votre arrogance, votre condescendance et vos décisions partisans sont mal vécues par vos partenaires de majorité comme par les représentants des CFL. C'est une drôle de façon d'améliorer nos relations avec nos voisins!

10.05 **Michel De Maegd** (MR): Alleen de feiten tellen. Ik herinner eraan dat de Luxemburgers en de Fransen zich bij deze beslissing hebben onthouden. Uw arrogantie, uw neerbuigendheid en uw door partijpolitiek geïnspireerde beslissingen vallen in slechte aarde bij uw partners in de meerderheid en bij de vertegenwoordigers van de CFL. Dat is een merkwaardige manier om de betrekkingen met onze buurlanden te verbeteren!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains Côte-Express" (55019363C)**

11 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de Kust-Expresstreinen" (55019363C)**

11.01 **Frank Troosters** (VB): Les 5 et 6 juillet, la SNCB a procédé à un premier test des trains Côte-Express. Il s'agit de trains directs supplémentaires qui effectuent des allers-retour vers la côte, sans arrêts intermédiaires et pour lesquels les voyageurs doivent effectuer une réservation préalable. Ces trains directs seront à la disposition des voyageurs durant les mois d'été.

11.01 **Frank Troosters** (VB): Op 5 en 6 juni heeft de NMBS een eerste test uitgevoerd met de zogenaamde Kust-Express. Dit zijn extra directe treinen die zonder tussenstop van en naar de kust rijden en waarvoor de reizigers op voorhand moeten reserveren. De reizigers zullen hiervan gebruik kunnen maken tijdens de zomermaanden.

Dans une lettre, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) a formulé diverses observations et recommandations afin d'assurer l'accès à ces trains aux personnes handicapées. La réservation électronique, notamment, pose problème. Le ministre juge-t-il la situation acceptable? Quelle a été sa réponse au CSNPH? Quelles mesures concrètes a-t-il prises ou prendra-t-il?

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) heeft in een brief een aantal opmerkingen en aanbevelingen geformuleerd opdat personen met een handicap toegang zouden hebben tot die treinen. Er zijn onder meer problemen met de elektronische reservatie. Vindt de minister dit aanvaardbaar? Wat heeft hij gedaan in antwoord op de brief van de NHRPH? Welke concrete maatregelen zijn genomen of zullen worden genomen?

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*):

11.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De

L'accessibilité du transport ferroviaire me tient particulièrement à cœur. Début juin, un projet pilote a en effet été mené afin d'évaluer si ce nouveau produit de la SNCB répondrait aux souhaits des voyageurs et afin de tester le système de réservation numérique et l'accueil des voyageurs dans les gares. La réaction du CSNPH était justifiée et très utile. Il en a été tenu compte lors de l'évaluation du week-end de test et des ajustements ont également été opérés, sur la base de l'évaluation, pour les trains qui sont proposés cet été. Toutes les procédures existantes pour les demandes d'assistance sont également valables pour les trains Côte-Express.

11.03 Frank Troosters (VB): Je suis satisfait que des adaptations soient apportées et que les problèmes signalés soient résolus. Il est néanmoins dommage qu'une attention insuffisante y ait été accordée lors de la phase de test, alors que ce type de problèmes a déjà si souvent été pointé. Tout mesure politique devrait automatiquement tenir compte des personnes à mobilité réduite.

L'incident est clos.

12 Question de Sophie Thémont à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La construction de nouveaux arrêts sur la ligne L125A" (55019409C)

12.01 Sophie Thémont (PS): La SNCB et Infrabel sont conscients du rôle du train pour la mobilité urbaine de demain, comme le montre le rapport AnGeLiC. Relevant le défi de faire du train un acteur d'une mobilité intégrée dans la métropole liégeoise, quelques entités de l'arrondissement ont réactivé en 2018 la ligne L125A. Pour poursuivre la mise en œuvre du Plan urbain de mobilité de Liège, les communes de Flémalle et Seraing estiment qu'il serait intéressant d'intégrer les arrêts de Flémalle-Neuve et Val-Saint-Lambert au plan AnGeLiC, au vu des quartiers existants et à venir mais aussi des projets Flémalle-Neuve et Cristal Park.

Comptez-vous appeler au lancement d'études pour la construction de ces arrêts?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Une offre ferroviaire attractive est une alternative à la voiture. Outre l'impact positif sur la qualité de l'air et la santé, cela laisse la route libre aux acteurs économiques. L'étude AnGeLiC et le plan urbain de mobilité de Liège prévoient de revoir la mobilité de Flémalle et Seraing.

À Flémalle, l'étude prévoyait de fermer la gare de

toegankelijkheid van het spoorvervoer ligt me na aan het hart. Begin juni liep er inderdaad een proefproject om te evalueren of dat nieuwe NMBS-product zou inspelen op de wensen van de reizigers en om het digitale reservatiesysteem en de opvang van de reizigers in de stations te testen. De reactie van de NHRPH was terecht en zeer nuttig. In de evaluatie van het proefweekend is daarmee rekening gehouden en op basis van de evaluatie zijn ook bijstellingen doorgevoerd voor de treinen die deze zomer worden aangeboden. Alle bestaande procedures voor assistentieaanvragen gelden ook voor de Kust-Expresstreinen.

11.03 Frank Troosters (VB): Ik ben blij dat men bijstuurt en dat de gesignaleerde problemen zijn verholpen. Pijnlijk is wel dat hiervoor onvoldoende aandacht was in de testfase, terwijl dergelijke problemen al zo vaak zijn aangekaart. Men zou bij elke beleidsmaatregel automatisch rekening moeten houden met beperkte toegankelijkheid.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Sophie Thémont aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aanleg van nieuwe stopplaatsen op lijn L125A" (55019409C)

12.01 Sophie Thémont (PS): De NMBS en Infrabel zijn zich bewust van de rol van de trein voor de stedelijke mobiliteit van morgen. Dat blijkt met name uit de AnGeLiC-studie. Om aan die uitdaging het hoofd te bieden en van de trein een integrerend deel van het Luikse grootstedelijke gebied te maken hebben enkele entiteiten van dat arrondissement in 2018 de lijn L125A opnieuw in gebruik genomen. De gemeenten Flémalle en Seraing vinden dat het voor de verdere uitrol van het stedelijke mobiliteitsplan van Luik interessant zou zijn om de stopplaatsen Flémalle-Neuve en Val-Saint-Lambert in het AnGeLiC-plan te integreren in het licht van de bestaande en de toekomstige wijken, maar ook van de projecten Flémalle-Neuve en Cristal Park.

Bent u van plan om studies te laten opstarten met het oog gericht op de aanleg van die stopplaatsen?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Een aantrekkelijk treinaanbod is een alternatief voor de auto. Naast het positieve effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid laat dit de weg vrij voor de economische actoren. De AnGeLiC-studie en het stedelijk mobiliteitsplan van Luik voorzien in de herziening van de mobiliteit in Flémalle en Seraing.

In Flémalle voorzag de studie in de sluiting van het

Leman et d'en créer une à Flémalle-Neuve sur la ligne 125A. Cela permettrait d'améliorer la robustesse et la ponctualité de l'offre sur la ligne 125. À Seraing, le *masterplan* prévoit pour 2030 une mobilité importante autour du Val-Saint-Lambert, avec un nouveau point d'arrêt à proximité de l'église et l'étude de la fermeture de la gare de Jemeppe-sur-Meuse avec le prolongement du tram vers le *hub* multimodal de Pont-de-Seraing. Vu la faible distance entre les gares de Jemeppe-sur-Meuse et Pont-de-Seraing, l'étude conclut de relier les deux quartiers par une passerelle et de favoriser la mobilité douce.

Les organes de gestion de la SNCB n'ont pas validé la mise en place du second bloc du projet AnGeLiC Liège, qui comprend les études des gares des Vennes, Vivegnis et Cheratte. S'il est validé, les études de potentiel et de faisabilité seront amorcées. Des discussions se poursuivront ensuite avec les *roadshows* régionaux organisés par la SNCB et la détermination des objectifs du futur contrat de service public de la SNCB. Le dossier est à suivre.

12.03 Sophie Thémont (PS): Le train est idéal pour améliorer la mobilité en respectant l'environnement. Nous pouvons vous transmettre les conclusions des études à Seraing et Flémalle sur la fréquentation et la faisabilité technique de ces arrêts sur la ligne 125A.

Quand devrait être validé le second bloc?

12.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il n'y a pas de calendrier précis. Vous pourrez questionner les responsables régionaux de la SNCB lors des *roadshows* sur les plans de transport organisés cet été.

L'incident est clos.

13 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du dépôt des conducteurs de train de Gouvy" (55019416C)

13.01 Mélissa Hanus (PS): Les conducteurs de Gouvy sont les seuls formés à rouler sur la ligne grand-ducale Gouvy-Luxembourg-Ville. La SNCB a redit son intention de former des conducteurs de Liège à rouler sur le réseau CFL.

station Lemans et de l'anleg van een station in Flémalle-Neuve op lijn 125A. Dit zou de betrouwbaarheid en de stiptheid van het aanbod op lijn 125 ten goede komen. In Seraing voorziet het masterplan voor 2030 in een belangrijke toename van de mobiliteit rond Val-Saint-Lambert, met een nieuwe halte in de buurt van de kerk en in een studie naar de sluiting van het station Jemeppe-sur-Meuse met de verlenging van de tramlijn naar de multimodale hub van Pont-de-Seraing. Gelet op de korte afstand tussen de stations Jemeppe-sur-Meuse en Pont-de-Seraing wordt er in de studie geconcludeerd dat de twee wijken door een voetgangersbrug met elkaar moeten worden verbonden en dat zachte mobiliteit moet worden aangemoedigd.

De beheersorganen van de NMBS hebben de uitvoering van het tweede luik van het project AnGeLiC Liège, dat de studies over de stations Vennes, Vivegnis en Cheratte omvat, niet gevalideerd. Als die gevalideerd wordt, zullen de potentieel- en haalbaarheidsstudies opgestart worden. Vervolgens zullen de gesprekken voortgezet worden met de door de NMBS georganiseerde gewestelijke *roadshows* en de vastlegging van de doelstellingen van het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS. We moeten het dossier dus blijven opvolgen.

12.03 Sophie Thémont (PS): De trein is het ideale vervoermiddel om de mobiliteit te verbeteren met respect voor het milieu. We kunnen u de conclusies bezorgen van de studies in Seraing en Flémalle over de reizigers aantallen en de technische haalbaarheid van die stopplaatsen op lijn 125A.

Wanneer zou het tweede luik gevalideerd worden?

12.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er is geen precies tijdpad. U zult de regionale verantwoordelijken van de NMBS hierover vragen kunnen stellen tijdens de *roadshows* over de vervoersplannen die deze zomer georganiseerd zullen worden.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het depot van de treinbestuurders van Gouvy" (55019416C)

13.01 Mélissa Hanus (PS): De treinbestuurders van Gouvy zijn als enige opgeleid om op het Luxemburgse spoornet te rijden op de lijn Gouvy-Luxembourg. De NMBS heeft herhaald dat ze van plan is een deel van de treinbestuurders van het

depot van Luik een opleiding te laten volgen, zodat ze op het Luxemburgse spoornet kunnen rijden.

La formation par un dépôt de conducteurs où roulent les conducteurs d'un plus petit dépôt rappelle le précédent malheureux de la fermeture du dépôt de Virton-Saint-Mard au profit de celui d'Arlon. De plus, le CFL peut reprendre cette charge au détriment des conducteurs SNCB. Les deux éléments, belge et luxembourgeois, peuvent mettre en péril le dépôt gouvion.

De opleiding van treinbestuurders voor een lijn waar de treinbestuurders van een kleiner depot al rijden doet terugdenken aan het trieste precedent van de sluiting van het depot van Virton-Saint-Mard ten behoeve van dat van Aarlen. Bovendien kunnen de Luxemburgse spoorwegen die taak overnemen ten koste van treinbestuurders van de NMBS. Beide zaken, zowel aan Belgische als aan Luxemburgse kant, kunnen het einde van het depot in Gouvvy betekenen.

Suite à un accord trouvé en urgence avec les syndicats, la direction a abandonné la formation à Liège pour le réseau CFL en échange d'une adaptation de prestations pour Gouvvy. On avait passé un tel accord aussi pour les conducteurs de Virton...

Naar aanleiding van een akkoord dat in allerijl bereikt werd met de vakbonden heeft de directie beslist de opleiding in Luik voor het CFL-net te laten vallen in ruil voor een aanpassing van de arbeidsprestaties voor Gouvvy. Zo een akkoord werd er destijds ook gesloten voor de treinbestuurders van Virton...

Au vu des derniers regroupements vers les grandes villes, je suis inquiète.

Gezien de recente centralisatie van personeel naar de grote steden, ben ik bezorgd.

La SNCB n'a-t-elle pas l'intention de fermer le dépôt de conducteurs de train de Gouvvy, cette législature?

Kunt u mij verzekeren dat de NMBS niet van plan is om in de loop van deze legislatuur het treinbestuurdersdepot in Gouvvy te sluiten?

Combien d'années la viabilité de Gouvvy est-elle garantie, sans perte de charge de travail?

Hoeveel jaar nog is het voortbestaan van het depot in Gouvvy verzekerd zonder dat de workload er verminderd zal worden?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB examine régulièrement comment améliorer sa planification. Il n'y a pas de plan de diminution des prestations au-delà de ce qui est admis dans le secteur et vu les spécificités du réseau et du plan de transport. Les conducteurs sont associés aux adaptations. Les changements de prestations ont lieu en décembre pour y intégrer les évolutions du plan de transport et les demandes des dépôts et des conducteurs.

13.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS bestudeert geregeld hoe ze haar planning kan verbeteren. Er zijn geen plannen om harder in de prestaties te snoeien dan hetgeen er gelet op de specificiteit van het spoornet en het vervoersplan in de sector aanvaard wordt. De treinbestuurders worden bij de aanpassingen betrokken. In december worden de prestaties gewijzigd om ze af te stemmen op de evolutie van het vervoersplan en op de aanvragen van de depots en de treinbestuurders.

La SNCB n'a pas l'intention de diminuer les prestations. La charge de Gouvvy est déterminée par l'offre sur la ligne, et les premiers départs de trains à Gouvvy.

De NMBS is niet van plan om de prestaties te verminderen. De workload in Gouvvy wordt bepaald door het aanbod op de lijn en het vertrek van de eerste treinen in Gouvvy.

13.03 Mélissa Hanus (PS): La SNCB n'a heureusement pas l'intention de réduire les prestations, mais j'attendais que vous confirmiez la non-intention de fermer Gouvvy. Je continuerai à en défendre conducteurs et navetteurs.

13.03 Mélissa Hanus (PS): De NMBS heeft gelukkig geen plannen om de prestaties te verminderen, maar ik verwachtte dat u zou bevestigen dat het depot in Gouvvy niet gesloten wordt. Ik zal de bestuurders van Gouvvy én de reizigers blijven verdedigen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA à la SNCB" (55019576C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Le mercredi 21 avril, un test de la nouvelle procédure de départ LINDA (Location based Intelligent Departure Approach) s'est mal déroulé. En raison d'une erreur dans le système, un train a démarré alors que ses portes étaient ouvertes. Seule la réaction de l'accompagnateur de train attentif a permis d'éviter une catastrophe.*

Où en est actuellement ce projet? Quelles sont les constatations et quelle pourrait être la plus-value de ce système?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il n'y a jamais eu de risque pour la sécurité des voyageurs ni des collaborateurs de la SNCB. Des solutions sont actuellement cherchées. Après l'approbation des résultats, les solutions choisies seront mises en œuvre et de nouveaux tests seront réalisés. La SNCB tient autant que possible compte de l'avis de ses accompagnateurs et conducteurs de train, et les informe au mieux des différentes possibilités. Le personnel roulant participe aux analyses de risques. Le nouveau système garantit une procédure uniforme et réduit le risque de franchissements de signaux, de même que les risques pour les voyageurs et le personnel.

14.03 Frank Troosters (VB): Nous ne sommes pas d'accord quant au fait que l'incident n'aurait entraîné aucun risque. Les autres réponses sont néanmoins convaincantes. Nous continuons de suivre ce point.

L'incident est clos.

15 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des stations Blue-bike" (55019596C)

15.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Pour ses 10 ans, Blue-bike étouffe son réseau de stations de vélos partagés, portant ce chiffre à 82, avec de nouvelles stations à Landen, Blankenberge, De Panne, Zeebrugge-Dorp, Heist et Knokke. Ce type d'offres est idéal pour réaliser les derniers kilomètres d'un voyage. Notre commission a d'ailleurs adopté une résolution concernant la stratégie train-vélo. Mais à ce jour, sur les 82 stations Blue-bike, 4 seulement sont situées à Bruxelles et 3 en Wallonie.*

Est-il prévu l'installation d'autres stations? Quels

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure bij de NMBS" (55019576C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Op woensdag 21 april liep een test van de nieuwe vertrekprocedure LINDA (Location based Intelligent Departure Approach) verkeerd. Door een fout in het systeem vertrok een trein met openstaande deuren. Enkel door de alerte reactie van de treinbegeleider kon een ramp worden vermeden.*

Wat is de huidige stand van zaken van dit project? Wat zijn de bevindingen en wat met de mogelijke meerwaarde van dit systeem?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er was nooit een risico voor de veiligheid van reizigers of NMBS-medewerkers. De oplossingen worden momenteel onderzocht. Na de goedkeuring van de resultaten zullen de gekozen oplossingen worden uitgevoerd en nieuwe tests worden verricht. De NMBS houdt zoveel mogelijk rekening met de mening van haar treinbegeleiders en treinbestuurders en informeert hen zo goed mogelijk over de verschillende mogelijkheden. Het rijdend personeel neemt deel aan de risicoanalyses. Het nieuwe systeem garandeert een uniforme procedure en minder risico's op seinvoorbijrijdingen en risico's voor de reizigers en het personeel.

14.03 Frank Troosters (VB): Dat er geen enkel risico zou zijn geweest, daarover verschillen we van mening. De verdere antwoorden zijn wel steekhoudend. We volgen dit verder op.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situering van de Blue-bikelocaties" (55019596C)

15.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Ter gelegenheid van zijn tiende verjaardag breidt Blue-bike zijn netwerk van deelfietspunten uit tot 82, met nieuwe locaties in Landen, Blankenberge, De Panne, Zeebrugge-Dorp, Heist en Knokke. Een dergelijk aanbod is ideaal om de laatste kilometers van een reis af te leggen. Onze commissie heeft overigens een resolutie aangenomen over de trein-fietsstrategie. Tot dusver liggen er echter maar 4 van de 82 Blue-bikelocaties in Brussel en 3 in Wallonië.*

Zijn er plannen om nog andere Blue-bikepunten in

sont critères de localisation? Quelle est votre ambition pour combler le déficit à Bruxelles et en Wallonie? Une stratégie est-elle élaborée avec les gestionnaires de Blue-bike?

te richten? Welke criteria worden er gehanteerd om de locaties vast te leggen? Wat is uw streefdoel om het gebrek aan locaties in Brussel en Wallonië op te vangen? Wordt er een strategie ontwikkeld met het bestuur van Blue-bike?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): L'ouverture de nouvelles stations Blue-bike est prévue cette année dans les gares de Drongen, Edegem, Merelbeke, Wondelgem et Wesemael. L'élargissement de l'offre est également prévu dans les gares de Malines, Namur, Mons et Torhout.

15.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): Volgens de planning zullen er dit jaar nieuwe Blue-bikelocaties geopend worden in de stations Drongen, Edegem, Merelbeke, Wondelgem en Wezemaal. In de stations Mechelen, Namen, Bergen en Torhout zal het aanbod ook uitgebreid worden.

Blue-bike et la SNCB ont une convention de collaboration pour l'installation de stations Blue-bike dans les parkings vélos des gares. Ces installations dépendent aussi du soutien des autorités locales. Le potentiel de clients est également un facteur de décision. La convention autorise l'installation de ces stations dans toutes les gares du pays.

Blue-bike en de NMBS hebben een samenwerkingsovereenkomst voor de installatie van Blue-bikevestigingen in de fietsenstallingen aan de stations. Die installatie hangt ook af van de steun van de plaatselijke overheden. Het klantenpotentieel speelt ook een rol bij de beslissing. De overeenkomst maakt de installatie van die vestigingen in alle stations van het land mogelijk.

Blue-bike a pour actionnaire majoritaire De Lijn, et bénéficie du soutien de la Région flamande. Le TEC est actionnaire minoritaire de la structure portant Blue-bike. Des contacts ont lieu avec la SNCB et le TEC afin d'étendre l'offre en Wallonie. Un plan de développement est à l'étude. La SNCB insiste pour que cette extension se concrétise le plus rapidement possible. Je l'appelle également de mes vœux. J'en ai discuté avec les responsables de Blue-bike lors de l'inauguration d'une station à Landen.

Blue-bike heeft De Lijn als meerderheidsaandeelhouder en wordt door het Vlaams Gewest gesteund. De TEC is minderheidsaandeelhouder in de structuur achter Blue-bike. Er zijn contacten geweest met de NMBS en de TEC om het aanbod in Wallonië uit te breiden. Er wordt momenteel een ontwikkelingsplan bestudeerd. De NMBS dringt erop aan dat die uitbreiding zo snel mogelijk doorgevoerd wordt. Dat is ook mijn wens. Ik heb er bij de opening van een locatie in Landen met de verantwoordelijken van Blue-bike over gesproken.

15.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Le différentiel entre le Nord et le Sud est extrêmement important. La capacité de louer un vélo en gare est une pièce manquante au sud du pays. Je me réjouis de cette annonce. La stratégie peut être construite avec les pouvoirs locaux et les associations de cyclistes, pour identifier les besoins et les capacités de clients potentiels.

15.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Het verschil tussen het noorden en het zuiden van het land is bijzonder groot. In het zuiden van het land ontbreekt het aan mogelijkheden om fietsen te huren in de stations. Ik ben blij met deze aankondiging. De strategie kan worden ontwikkeld samen met de lokale besturen en de fietsersbonden teneinde de behoeften en het potentiële aantal gebruikers in kaart te brengen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des quais grâce aux ascenseurs" (55019611C)

16 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de perrons via liften" (55019611C)

16.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): À Malines, le premier quai rénové a été inauguré il y a peu. Il s'agit d'une petite pépite, mais les cyclistes sont confrontés au problème de l'ascenseur qui n'est pas encore opérationnel, alors qu'aucune goulotte pour

16.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): In Mechelen ging het eerste vernieuwde perron nog niet zo lang geleden open. Dat is een pareltje, maar fietsers botsen er op het probleem van een lift die nog niet operationeel is, terwijl er nog geen fietsgoten zijn

vélos n'a encore été installée au niveau des escaliers. Les rampes constituent un choix plus durable et plus fiable pour garantir l'accessibilité.

Au cours de l'année écoulée, combien de fois les ascenseurs permettant d'accéder aux quais ont-ils été hors service? Quand l'ascenseur de Malines sera-t-il opérationnel? Des goulottes à vélos seront-elles également installées? A-t-on aussi envisagé l'aménagement d'une rampe? Le ministre peut-il fournir des explications?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'homologation légale des ascenseurs des nouveaux quais 11 et 12 à Malines est prévue le 14 juillet. Malheureusement, il était impossible d'installer des goulottes à vélos ou des rampes pour des raisons techniques dans les gares de Malines. La différence de niveau entre le hall de gare et les quais y est de presque 6 mètres. Par conséquent, la rampe aurait dû faire quelque 170 mètres de long. De plus, les quais de la gare de Malines ne sont pas très larges.

16.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En effet, une pente de 170 mètres ne constitue pas une solution, mais je suis étonnée que des goulottes pour vélos ne soient pas non plus envisageables. Ce point devrait peut-être être examiné dans le cadre des prochains projets de nouvelles constructions.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du City Pass" (55019614C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du City Pass" (55019658C)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): En 2017, des formules d'abonnement combiné ont été mises en place à Anvers, Bruxelles, Gand, et dans deux autres villes wallonnes, en collaboration avec les sociétés de transport régionales.

Ce type d'abonnement combiné est-il un succès? Dans quelle mesure? Le ministre connaît-il l'importance de l'intégration des tarifs et des tickets pour assurer un accès convivial aux transports en commun? Combien de voyageurs utilisent-ils le City Pass à Anvers et à Gand et le Brupass à Bruxelles? Est-il possible de proposer un City Pass valable un ou plusieurs jours, à l'instar des initiatives prises par les grandes villes à l'étranger?

17.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Depuis le*

aangebracht op de trap. Hellingen zijn eigenlijk een duurzamere en betrouwbaardere keuze om toegankelijkheid te garanderen.

Hoe vaak waren het afgelopen jaar liften die toegang bieden tot perrons, buiten dienst? Wanneer wordt de lift in Mechelen operationeel? Komen daar ook fietsgoten? Heeft men daar ook een helling overwogen? Kan de minister dat toelichten?

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De wettelijke keuring van de liften naar de nieuwe perrons 11 en 12 in Mechelen is gepland voor 14 juli. Fietsgoten of een helling naar de perrons waren helaas technisch niet haalbaar in de stations van Mechelen. Het niveauverschil tussen de stationshal en de perrons is in Mechelen bijna 6 meter, wat maakt dat de helling daar ongeveer 170 meter lang zou moeten zijn. Daarnaast is de breedte van de perrons in Mechelen beperkt.

16.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Een helling van 170 meter is inderdaad geen oplossing, maar dat fietsgoten ook niet kunnen, verwondert me. Misschien moet men dat toch bekijken bij volgende nieuwbouwprojecten.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de City Pass" (55019614C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de City Pass" (55019658C)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In 2017 werd in Antwerpen, Brussel, Gent en twee Waalse steden het geïntegreerde abonnement ingevoerd in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen.

In hoeverre is dit geïntegreerde abonnement een succes? Zijn er bijstellingen nodig? Erkent de minister het belang van tarief- en ticketintegratie voor een gebruiksvriendelijk openbaar vervoer? Hoeveel reizigers maken gebruik van de City Pass in Antwerpen en Gent en van de Brupass in Brussel? Is het mogelijk om de City Pass als dagpas of meerdagenpas aan te bieden, naar het voorbeeld van buitenlandse steden?

17.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Sinds 1 juli*

1^{er} juillet 2018, la SNCB et le TEC proposent le City Pass, un abonnement trains/bus du TEC dans l'agglomération liégeoise. Ce projet est pertinent en région liégeoise où la mobilité ferroviaire est forte et la congestion urbaine est importante, ceci dans un contexte de retour du tram.

Le City Pass ne propose toutefois pas tous les avantages du Brupass. Actuellement, les tarifs du premier représentent un surcoût de 33 à 42 % par rapport au seul prix des abonnements TEC alors que l'offre de train supplémentaire représente 10 % de l'offre TEC.

Combien y a-t-il d'abonnés du City Pass dans les différentes villes? Quelle est la part d'utilisateurs de la carte "24h" à Liège et Charleroi? Des contacts ont-ils lieu entre la SNCB et le TEC pour revoir le prix des abonnements? Des évolutions tarifaires sont-elles envisagées? Comment la zone du Pass a-t-elle été délimitée et des études sur les habitudes des usagers sont-elles envisagées pour l'élargir ou la revoir? L'offre es-t-elle suffisamment connue du public? Une relance de la communication est-elle prévue?

17.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Une entreprise publique a un rôle important à jouer dans le transfert modal. Je souhaite promouvoir la meilleure expérience de porte à porte possible en simplifiant la planification du trajet et l'achat du titre de transport. L'intégration des tickets joue un rôle important à cet égard. Les meilleurs exemples sont le Brupass et le Brupass XL. Les chiffres de vente étaient relativement stables, avec une baisse en raison de la crise du coronavirus. Les formules les plus appréciées de la SNCB sont la carte de dix voyages et, depuis la crise du coronavirus, l'abonnement mensuel. Il est trop tôt pour tirer des conclusions concernant le Brupass XL, car ce produit n'a été lancé qu'en février. L'utilisation du City Pass à Gand et Anvers reste relativement limitée.

(En français) Sur le total des abonnements City Pass en Wallonie, Liège représente 77 % des ventes depuis 2018. La formule un mois remporte le plus de succès, notamment l'abonnement Liège un mois, sur l'ensemble des ventes TEC et SNCB. Vu le contexte Covid, la part de la formule 24 heures est très faible.

(En néerlandais) La possibilité de proposer le City Pass comme un pass d'une journée ou une carte de plusieurs trajets n'a pas encore été discutée. Le potentiel de ces formules doit encore être analysé.

2018 bieden de NMBS en de TEC de City Pass aan, een treinabonnement dat ook toegang geeft tot de bussen van de TEC in de Luikse agglomeratie. Dit project is relevant in de regio Luik waar er een groot treinaanbod is en de stad dichtslibt, waarbij ook de terugkeer van de tram niet uit het oog mag worden verloren.

De City Pass biedt echter niet alle voordelen van de Brupass. Momenteel liggen de tarieven van de eerste formule 33 tot 42 % hoger dan de prijs van de losse TEC-abonnementen terwijl het extra treinaanbod 10 % van het TEC-aanbod vertegenwoordigt.

Hoeveel City Pass-abonnees zijn er in de verschillende steden? Wat is het aandeel van de gebruikers van de '24u'-kaart in Luik en Charleroi? Werden er tussen de NMBS en de TEC gesprekken gevoerd om de prijzen van de abonnementen te herzien? Worden er aanpassingen van de tarieven overwogen? Hoe werd de zone waar de City Pass geldig is, vastgelegd en zijn er studies over de reizigersverplaatsingen gepland om de zone uit te breiden of te herzien? Is het aanbod voldoende bekend bij het publiek? Komt er een nieuwe communicatiecampagne?

17.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Een overheidsbedrijf heeft een belangrijke rol te spelen in de modal shift. Ik wil een zo positief mogelijke deur-tot-deurervaring promoten door het plannen van een reis en de aankoop van een vervoersbewijs te vergemakkelijken. Ticketintegratie speelt daarin een rol. Het beste voorbeeld vormen de Brupass en de Brupass XL. De verkoopcijfers waren vrij stabiel, met een daling door de covidcrisis. De succesvolste formule van de NMBS is de tienrittenkaart en, sinds de coronacrisis, het maandabonnement. Voor de Brupass XL is het te vroeg om conclusies te trekken, aangezien dit product pas is gelanceerd in februari. Het gebruik van de City Pass in Gent en Antwerpen blijft vrij beperkt.

(Frans) Sinds 2018 Luik vertegenwoordigt 77 % van de totale verkoop van City Passabonnementen in Wallonië. De maandformule is het meest in trek, met name de City Pass Luik voor één maand, van alle producten in het aanbod van de TEC en de NMBS. Het abonnement voor 24 uur is dan weer, gezien de covidsituatie, erg weinig gevraagd.

(Nederlands) De mogelijkheid om de City Pass als dagpas of multirittenkaart aan te bieden, is nog niet aan bod gekomen. Het potentieel daarvan moet worden geanalyseerd. De formule van 48 uur en

Les formules de 48 heures et 72 heures ont été arrêtées, car elles ne remportaient pas suffisamment de succès.

(En français) Des contacts ont eu lieu entre la SNCB et le TEC. En 2020, le tarif jeunes 12-24 ans a été revu, et a abouti à la création d'un tarif 18-24 ans plus avantageux. Ce dernier est revu à la baisse à partir du 1^{er} septembre 2021. Pour 2022, on n'a pas encore discuté des tarifs abonnements.

La zone des City Pass a été déterminée sur base des flux automobiles en tenant compte des bassins de vie des agglomérations de Liège et Charleroi. Aucune étude sur les déplacements des usagers n'est envisagée par la SNCB. Grâce à la campagne de communication, les City Pass sont visibles sur les sites web de chaque opérateur, mais ne sont pas toujours connus du grand public.

17.04 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai peu accès aux chiffres. À une précédente question, on m'a répondu qu'il s'agissait de données commerciales. Je le déplore. Au Parlement flamand, des chiffres concrets de De Lijn ont bel et bien été fournis. Le contrat de service public avec la SNCB doit accorder de l'attention à la transparence des chiffres. En dépit des résultats limités, nous devons continuer de viser l'intégration des tarifs et des tickets, ainsi que la multimodalité.

17.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je suis surpris du nombre de City Pass vendus pour l'agglomération liégeoise, ce qui prouve la pertinence de l'offre, malgré ses défauts par rapport au Brupass et même si je me réjouis de l'évolution tarifaire pour les plus jeunes. Ce succès démontre l'intérêt de renforcer le maillage ferroviaire liégeois et y justifie les investissements.

L'incident est clos.

18 Question de Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La carte de stationnement pour les personnes porteuses d'un handicap" (55019637C)

18.01 Nahima Lanjri (CD&V): *L'utilisation de la carte de stationnement est très perturbante pour les personnes présentant un handicap parce que des règles différentes s'appliquent dans chaque commune.*

Les personnes présentant un handicap peuvent-elles se garer sans limite de temps dans toutes les zones de stationnement? Pourquoi le

72 uur is stopgezet wegens te weinig succesvol.

(Frans) Er hebben contacten plaatsgevonden tussen de NMBS en de TEC. In 2020 werd het jongerentarief voor de 12-24-jarigen herzien, wat tot een voordeliger tarief voor de 18-24-jarigen heeft geleid. Dat laatste wordt verlaagd vanaf 1 september 2021. Voor 2022 werden de abonnementstarieven nog niet besproken.

De zone van de City Passes werd vastgelegd op basis van het autoverkeer, rekening houdend met de leefregio's van de agglomeraties Luik en Charleroi. De NMBS plant geen enkele studie over het verplaatsingsgedrag van de gebruikers. Dankzij de communicatiecampagne worden de City Passes vermeld op de website van elke operator, maar ze zijn niet altijd bekend bij het grote publiek.

17.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik krijg weinig inzicht in de cijfers. Op een eerdere schriftelijke vraag kreeg ik als antwoord dat het om commerciële gegevens gaat. Ik betreur dat. In het Vlaams Parlement werden wel concrete cijfers van De Lijn gegeven. Wij moeten in de openbaredienstovereenkomst met de NMBS oog hebben voor transparantie over de cijfers. Ondanks de beperkte resultaten, moeten we blijven inzetten op tarief- en ticketintegratie en op multimodaliteit.

17.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben verbaasd over het aantal verkochte City Passes voor de Luikse agglomeratie. Dat bewijst het nut van dat aanbod, ondanks de gebreken ervan in vergelijking met de Brupass. Ik ben ook blij met de evolutie van de tarieven voor de jongeren. Dat succes toont aan dat het belangrijk is om over een fijnmaziger spoorweginet in Luik te beschikken en rechtvaardigt de investeringen op dat vlak.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeerkaart voor personen met een handicap" (55019637C)

18.01 Nahima Lanjri (CD&V): *Het gebruik van de parkeerkaart is voor personen met een handicap heel verwarrend omdat er verschillende regels gelden per gemeente.*

Mogen personen met een handicap in alle parkeerzones onbeperkt parkeren? Waarom bepaalt de Wegcode niet dat mensen met een

Code de la route ne prévoit-il pas que les personnes possédant une carte de stationnement puissent se garer gratuitement et en toutes circonstances sur les places réservées? Les personnes possédant une carte de stationnement sont-elles obligées d'utiliser les places réservées? Comment les communes peuvent-elles contribuer à une interprétation plus uniforme de l'article 27.2 du Code de la route? Disposent-elles de l'autonomie nécessaire pour décider si le stationnement des personnes présentant un handicap est gratuit ou non? Le ministre se concerte-t-il également avec la ministre Lalieux pour faire correspondre le nombre de places réservées au nombre de cartes de stationnement?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'exception à la limite de durée de stationnement pour les personnes porteuses d'un handicap vaut uniquement dans les zones bleues, où ces personnes peuvent stationner sans restriction de temps.

Les gestionnaires de voiries déterminent si des personnes porteuses d'un handicap doivent payer ou non. Il s'agit, en effet, d'une rétribution de stationnement, qui ne relève pas de la compétence des autorités fédérales.

Les personnes détentrices d'une carte de stationnement peuvent utiliser les places réservées, mais n'y sont pas obligées. Aucune obligation de paiement ni restriction de temps ne s'appliquent aux places réservées situées dans une zone payante, excepté lorsque le panneau additionnel indique qu'il faut payer.

L'aménagement des places réservées relève de la compétence des gestionnaires de voiries.

La DG Personnes handicapées sera certainement disposée à fournir le nombre de places de stationnement disponibles.

Les problèmes de stationnement ne doivent pas gêner la mobilité des personnes handicapées. C'est la raison pour laquelle je me suis concerté à ce sujet avec la ministre Lalieux. J'espère que nous pourrions progresser de concert avec les ministres compétents des entités fédérées.

18.03 Nahima Lanjri (CD&V): Dans certaines communes, les personnes munies d'une carte de stationnement peuvent se garer partout gratuitement, mais ce n'est pas possible dans d'autres communes, ce qui est très déroutant. L'obligation de paiement est en outre souvent indiquée sur le parcomètre, mais une personne

parkeerkaart altijd gratis mogen parkeren op de voorbehouden plaatsen? Zijn mensen met een parkeerkaart verplicht om gebruik te maken van de voorbehouden plaatsen? Op welke manier kunnen gemeenten meewerken aan een meer eenduidige interpretatie van artikel 27.2 van de Wegcode? Kunnen zij zelfstandig bepalen of het parkeren voor mensen met een handicap al dan niet gratis is? Overlegt de minister ook met minister Lalieux om het aantal voorbehouden plaatsen af te stemmen op het aantal uitgegeven parkeerkaarten?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De uitzondering op de beperking van de parkeertijd voor personen met een handicap geldt enkel in blauwe zones: alleen daar mogen personen met een handicap onbeperkt parkeren.

De wegbeheerders bepalen of personen met een handicap al dan niet moeten betalen. Het gaat immers om een parkeerretributie, waarvoor de federale overheid niet bevoegd is.

Wie een parkeerkaart heeft, mag gebruikmaken van de voorbehouden parkeerplaatsen, maar is daartoe niet verplicht. Op voorbehouden plaatsen gelegen in een betalende zone geldt geen betalingsverplichting noch een parkeerbeperking, behalve wanneer op het onderbord is aangegeven dat wel betaald moet worden.

De inrichting van voorbehouden plaatsen behoort tot de bevoegdheid van de wegbeheerders.

De DG Personen met een Handicap zal ongetwijfeld willen meedelen hoeveel parkeerkaarten in omloop zijn.

Parkeerproblemen mogen de mobiliteit van personen met een handicap niet belemmeren. Daarom heb ik hierover overleg gepleegd met minister Lalieux. Ik hoop dat we samen met de bevoegde ministers in de deelstaten vooruitgang kunnen boeken.

18.03 Nahima Lanjri (CD&V): In sommige gemeenten mogen personen met een parkeerkaart overal gratis parkeren, in andere gemeenten mag dat niet. Dat is heel verwarrend. Ook staat de betalingsverplichting vaak vermeld bij de parkeerautomaat, maar een persoon met een handicap kan die vaak niet zo gemakkelijk bereiken.

handicapée ne peut souvent pas si facilement y accéder.

La ministre Lalieux s'active à un plan d'action pour les personnes handicapées et elle a demandé à tous les ministres d'avancer des propositions concrètes dans ce cadre. Le ministre est-il prêt à mettre au point une information uniforme avec les Régions et les autorités locales? Veillera-t-il à prévoir un maximum d'emplacements de stationnement gratuits pour les personnes handicapées? Les autorités locales peuvent-elles être incitées à mettre cela en place? Ces initiatives peuvent-elles être reprises aussi dans le plan d'action de la ministre Lalieux?

18.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je ferai le nécessaire pour y parvenir dans les limites de mes compétences fédérales et en collaboration avec mes collègues régionaux.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet visant à rendre payant le parking de la SNCB de la gare de Herentals" (55019647C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Herentals" (55019669C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking payant de la SNCB à la gare de Herentals" (55019889C)

19.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Toute la région d'Herentals s'oppose à ce que le parking de cette gare importante devienne payant. Apparemment, cette décision serait imposée par le ministre et la direction. J'aimerais que le ministre montre qu'il renonce à ce projet.

19.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Le nombre de places sur le parking de la gare d'Herentals suffit à peine pour les nombreux voyageurs. Il est prévu de le rendre payant à la fin de cette année, ce qui pourrait entraîner le report du stationnement de davantage de voitures dans les rues avoisinantes ou un glissement des voyageurs vers d'autres gares de la Campine. Par ailleurs, les parkings à vélos sont obsolètes, ce qui est contraire au principe du transfert modal.

Quels sont les projets pour ce parking? Où en est-on dans les investissements planifiés? La SNCB attend-elle de voir l'impact de la rénovation des parkings à vélos? Une concertation avec la ville est-elle organisée?

Minister Lalieux is bezig met een actieplan voor personen met een handicap en ze heeft aan alle ministers gevraagd om in dat kader concrete voorstellen te doen. Is de minister bereid om in overleg met de regio's en de lokale besturen te werken aan eenduidige informatie? Wil hij ervoor zorgen dat mensen met een handicap op zoveel mogelijk plaatsen gratis kunnen parkeren? Kunnen de lokale besturen daartoe gestimuleerd worden? Kan een en ander ook worden opgenomen in het actieplan van minister Lalieux?

18.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik zal daartoe het nodige doen, binnen de grenzen van mijn federale bevoegdheden en in samenwerking met de gewestelijke collega's.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het betalend maken van de NMBS-parking aan het station Herentals" (55019647C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stationsparking in Herentals" (55019669C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De betalende NMBS-parking in Herentals" (55019889C)

19.01 Yoleen Van Camp (N-VA): De hele regio Herentals verzet zich tegen het betalend maken van de parking van dat belangrijke station. Die beslissing zou worden opgelegd door de minister en het management. Graag kreeg ik het signaal van de minister dat hij afziet van die plannen.

19.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Het aantal plaatsen op de parking van het station van Herentals volstaat nauwelijks voor de vele reizigers. Er zijn plannen om ze eind dit jaar betalend te maken, wat zou kunnen leiden tot meer geparkeerde wagens in de straten in de buurt of een verschuiving van reizigers naar andere stations in de Kempen. Bovendien zijn de fietsstallingen verouderd, wat haaks staat op de modal shift.

Wat zijn de plannen voor deze parking? Hoe staat het met de geplande investeringen? Wacht de NMBS de gevolgen van de vernieuwing van de fietsenstalling af? Wordt er overlegd met de stad?

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le conseil communal de Herentals au grand complet a adressé à ce sujet un courrier à la SNCB. M. Verpoorten, de Groen, fait observer que l'on doit encourager le comportement souhaité et que les places de stationnement gratuites doivent rendre le train plus accessible.

La SNCB a-t-elle interrogé la population et l'administration communale sur l'instauration du stationnement payant? Quelles formules tarifaires et quels critères seront utilisés? Quelles recettes la SNCB attend-elle du stationnement payant? Combien de voyageurs en moyenne utilisent la gare et combien d'entre eux s'y rendent en voiture?

19.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le choix de rendre les parkings payants ou non relève de l'autonomie de la SNCB.

Avant que cette dernière ne rende un parking payant, elle établit un plan de mobilité avec les autorités locales. Les voyageurs bénéficient d'un tarif préférentiel et peuvent utiliser gratuitement l'aire *kiss-and-ride*. Les riverains se verraient proposer un abonnement de nuit et un tarif du soir et du week-end serait également instauré. Nous ne devons pas encourager l'utilisation de la voiture mais stimuler le transfert modal. La majorité des usagers du parking habitent à proximité. Selon la SNCB, le nombre de voyageurs ne diminue pas lorsque le stationnement devient payant mais 25 % environ des voyageurs optent pour le vélo.

La SNCB et la ville de Herentals se concertent concernant diverses matières dont le parking payant. Les tarifs définitifs ne sont pas encore connus. Les recettes attendues financeront les frais d'exploitations des emplacements pour vélos et la contribution aux points vélo. Le nombre de voyageurs qui utilisent le train au départ de Herentals peut être consulté sur le site internet de la SNCB, dans les rapports des voyageurs par gare.

19.05 Yoleen Van Camp (N-VA): Herentals est le chef-lieu historique de la Campine, ce n'est pas une commune, et la gare de cette ville est la plus importante de la région. Il semble que la SNCB attende un signal, car elle se contente de mettre en œuvre la politique que vous préconisez. Aucune consultation n'est prévue, quoi qu'en dise le ministre. Il n'est pas non plus question d'un plan de mobilité conjoint. Les tarifs des parkings ne sont pas aussi intéressants que le prétend le ministre. Le quartier dispose également de nombreux parkings gratuits. Nous ne sommes ni prêts ni disposés à

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het voltallige Herentalse gemeentebestuur heeft hierover een brief aan de NMBS geschreven. Groen-politicus Verpoorten wijst erop dat men gewenst gedrag moet aanmoedigen en dat parkings gratis moeten zijn om de toegankelijkheid van de trein te verbeteren.

Heeft de NMBS de bevolking en het gemeentebestuur bevraagd over de invoering van het betalend parkeren? Welke tariefformule en welke criteria zullen worden gehanteerd? Welke omzet verwacht de NMBS uit de betaalparking? Hoeveel reizigers maken gemiddeld gebruik van het station en hoeveel van hen komen er met de wagen naar het station?

19.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De keuze om parkings al dan niet betalend te maken, behoort tot de autonomie van de NMBS.

Vóór de NMBS een parking betalend maakt, stelt ze eerst samen met de lokale overheden een mobiliteitsplan op. Reizigers genieten een voorkeurtarief en kunnen gratis gebruik maken van de *kiss-and-ride*. Er wordt gestreefd naar een nachtabonnement voor buurtbewoners en naar een avond- en weekendtarief. We moeten niet het gebruik van de wagen, maar de modal shift stimuleren. De meeste parkinggebruikers wonen dichtbij. Volgens de NMBS daalt het aantal reizigers niet wanneer een parking betalend wordt, maar stapt zo'n 25 % van de treinreizigers over op de fiets.

De NMBS en de stad Herentals staan in nauw overleg over verscheidene onderwerpen, waaronder de betaalparking. De definitieve tarieven zijn nog niet bekend. Met de verwachte winst van de parking zullen de exploitatiekosten van de fietsstallingen en de bijdrage aan de fietspunten mede worden gefinancierd. Het aantal instappende reizigers voor Herentals is te vinden op de NMBS-website in de rapportering van de reizigers per station.

19.05 Yoleen Van Camp (N-VA): Herentals is de historische hoofdstad van de Kempen, geen gemeente, en zijn station is het belangrijkste van de regio. Ik verneem dat de NMBS wacht op een signaal, want zij voert het beleid uit. Er is totaal geen overleg, wat de minister daarover ook moge beweren. Van een gezamenlijk mobiliteitsplan is er evenmin sprake. De parkingtarieven zijn helemaal niet zo aantrekkelijk als de minister vooropstelt. In de buurt is er bovendien heel wat gratis parking. Wij zijn niet klaar noch bereid om dat aan te passen.

changer cela.

La gare de Herentals est tout sauf attrayante. Elle est inaccessible aux fauteuils roulants et la ligne Herentals-Turnhout-Binche est l'une des liaisons les moins ponctuelles. L'aménagement d'un tunnel sous les voies n'en finit pas de se faire attendre. J'ai honte à la place de la SNCB qui vient en plus harceler les voyageurs avec ses projets de stationnement payant.

19.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): J'admets qu'il y a encore pas mal de choses à améliorer à la gare de Herentals.

19.07 Marianne Verhaert (Open Vld): L'offre de services dans la gare de Herentals est en effet affligeante. La concertation entre la ville et la SNCB est quasi inexistante. Je demande que le projet de parking payant soit reporté jusqu'à la finalisation du plan de mobilité pour éviter des problèmes de stationnement dans les rues aux alentours de la gare.

19.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre se retranche derrière la SNCB pour ne pas devoir prendre lui-même des décisions. Le ministre souhaite mettre en œuvre un transfert modal, mais un parking payant n'est dès lors pas une bonne idée. Aucune consultation avec les habitants et les voyageurs n'a eu lieu. Les recettes des parkings payants ont augmenté de 75 % en 5 ans. Cela devient donc rapidement un modèle commercial alors que ce n'est pas du tout l'objectif poursuivi. Il ne s'agit pas là d'une politique qui permettra d'encourager les usagers à prendre le train.

L'incident est clos.

20 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative à l'aménagement de tunnels à l'emplacement des passages à niveau à Herentals" (55019649C)

20.01 Yoleen Van Camp (N-VA): L'absence de tunnel sous les voies entrave la mobilité à Herentals et alentour depuis des décennies. Il nous revient que la *Agentschap Wegen en Verkeer* (AWV) relancerait avec Infrabel l'étude de 2019 afin de trouver une solution faisable. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Infrabel n'a toujours pas reçu de proposition d'agrément de l'AWV. Tout comme la ville de Herentals, Infrabel insiste régulièrement auprès de l'AWV pour qu'elle fasse preuve de diligence concernant cette étude. Inutile de préciser que

Het station van Herentals is allesbehalve aantrekkelijk. Voor rolstoelgebruikers is het ontoegankelijk en de lijn Herentals-Turnhout-Binche is een van de minst stipte verbindingen. De ondertunneling van de spooroverwegen komt er niet. Ik heb echt plaatsvervangende schaamte dat men de reizigers nu nog wat komt pesten met een betaalparking.

19.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik erken dat er nog heel wat moet gebeuren in het station van Herentals.

19.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Het aanbod in het station van Herentals is inderdaad bedroevend. Er is weinig of geen overleg tussen de stad en de NMBS. Ik vraag om uitstel tot het mobiliteitsplan af is, om overmatige parkeerdruk op de omliggende straten te voorkomen.

19.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister verschuilt zich achter de NMBS om zelf geen beslissingen te moeten nemen. De minister wil een modal shift, maar een betaalparking is dan geen goed idee. Er werd niet overlegd met de inwoners en de treinreizigers. De inkomsten van betaalparking stegen met 75 % op 5 jaar. Dat wordt dus al gauw een businessmodel en dat is geenszins de bedoeling. Dat is geen goed beleid om mensen op de trein te krijgen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals" (55019649C)

20.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Het gebrek aan ondertunneling van de spooroverwegen fnuikt al decennialang de mobiliteit in Herentals en omstreken. Naar verluidt zou het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) samen met Infrabel de studie van 2019 heropstarten om een haalbare oplossing te vinden. Hoe staat het daarmee?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Infrabel heeft nog steeds geen gunningsvoorstel ontvangen van het AWV. Net als de stad Herentals dringt Infrabel regelmatig bij het AWV aan op haast voor deze studie. Ik ben natuurlijk niet bevoegd voor het AWV.

l'AWV ne relève pas de mes compétences.

20.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Les deux instances se renvoient constamment la balle. Dans l'intervalle cela fait deux ans et demi que nous attendons le lancement d'une étude sur l'aménagement d'un tunnel sous les voies ferroviaires, tunnel que nous attendons depuis des décennies. J'évoquerai également ce dossier auprès de l'AWV.

L'incident est clos.

21 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des passages à niveau pour les usagers faibles" (55019668C)

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Infrabel remplace autant que possible les passages à niveau par des alternatives plus sûres, comme des tunnels ou des ponts, afin de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau. Cependant, pour des raisons budgétaires, de plus en plus de passages à niveau sont simplement supprimés, ce qui implique de longs détours dont pâtissent surtout les usagers plus lents. Si la fermeture d'un passage à niveau augmente le temps de trajet des usagers faibles, ces derniers ne bénéficient pas pour autant de conditions plus sécurisées.

Combien de fois Infrabel a-t-il fermé un passage à niveau aux véhicules, mais pas aux usagers faibles? Le ministre encouragera-t-il Infrabel à examiner les aménagements qui peuvent être réalisés pour les usagers faibles en cas de fermeture d'un passage à niveau?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Selon Infrabel, entre 2014 et 2020, les trois quarts des accidents aux passages à niveau en dehors des zones portuaires impliquaient des véhicules motorisés ou des poids-lourds. Près d'un quart des accidents concernaient des piétons et des cyclistes qui avaient quasi tous ignoré les panneaux de signalisation et avaient slalomé entre les barrières. Vu objectivement, la suppression des passages à niveau augmente la sécurité de tous les usagers de la route. Pour le reste, je n'ai pas encore obtenu les chiffres demandés à Infrabel.

Infrabel essaie d'aménager à des distances appropriées un fin réseau de passages pour piétons et cyclistes et se concerte à cet égard avec les communes concernées mais les coûts doivent rester proportionnés à l'usage attendu. Dans les dossiers de passage à niveau, il faut rechercher un équilibre entre les nombreux intérêts en jeu: sécurité, cohésion sociale dans les communes

20.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Beide instanties wijzen elkaar steeds met de vinger. Intussen wachten we al tweeënhalf jaar op de start van een studie naar een ondertunneling waar we al decennia op zitten te wachten. Ik zal dit ook aankaarten bij het AWV.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Overwegen voor zwakke weggebruikers" (55019668C)

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Om het aantal ongevallen aan spooroverwegen terug te dringen, vervangt Infrabel zoveel mogelijk overwegen door veilige alternatieven zoals een tunnel of een brug. Om budgettaire redenen worden echter steeds vaker spooroverwegen gewoon afgeschaft, met ver omrijden tot gevolg. Vooral trage weggebruikers zijn daarvan de dupe. De extra rijtijd die de sluiting van een overweg met zich brengt voor zwakke weggebruikers, staat niet in verhouding tot de grotere veiligheid.

Hoe vaak sloot Infrabel al een overweg voor voertuigen, maar niet voor trage weggebruikers? Zal de minister Infrabel aansporen om na te gaan wat men bij een afschaffing kan doen ten bate van de zwakke weggebruikers?

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Volgens Infrabel waren tussen 2014 en 2020 bij drie kwart van de ongevallen op overwegen buiten de havengebieden gemotoriseerde voertuigen of zware weggebruikers betrokken. In haast een kwart van de ongevallen ging het om voetgangers en fietsers, quasi uitsluitend ten gevolge van het negeren van verkeerstekens en slalommen tussen gesloten slagbomen. Objectief gezien verhoogt de afschaffing van een overweg de veiligheid voor alle weggebruikers. Voorts heb ik de gevraagde cijfers van Infrabel nog niet ontvangen.

Infrabel probeert om op gepaste tussenafstanden een fijnmazig net van doorgangen voor voetgangers en fietsers te realiseren in overleg met de betrokken gemeenten, maar de kosten moeten wel in verhouding staan tot het verwachte gebruik. In het overwegendossier moet een evenwicht worden gezocht tussen veel belangen, zowel qua veiligheid als inzake de sociale cohesie in gemeenten en de

concernées, impact des fermetures sur la mobilité routière. Infrabel mise pleinement à ce sujet sur la concertation avec les communes. Dans le même temps, la réglementation relative à la suppression des passages à niveau doit être révisée pour être mieux adaptée à la réalité d'aujourd'hui. Je m'y emploie également.

21.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je suis ravi de cette proposition de révision. Cependant, je peux affirmer par expérience que la concertation est très limitée, voire inexistante. Il pourrait être intéressant d'examiner s'il existe d'autres pistes de solution afin d'empêcher les usagers de la route de slalomer entre les barrières.

L'incident est clos.

22 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sociales à la SNBC" (55019673C)

22.01 Mélissa Hanus (PS): On ne va pas vous demander de vous immiscer dans la négociation entre les syndicats et la direction de la SNCB et d'Infrabel mais on ne peut ignorer que la marge de négociation est en partie déterminée par les moyens publics attribués aux entreprises publiques. Les adaptations à venir devront se faire avec les cheminots, pas contre eux. Les passages en force ne mènent qu'au blocage.

Les conditions de la confiance sont-elles réunies? Les parties prenantes disposent-elles de tous les éléments nécessaires à un accord équilibré?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je reconnais la légitimité des demandes des travailleurs mais je ne peux interférer dans les négociations, en effet. Cela ne m'empêche pas d'encourager le dialogue social et de veiller à sa qualité.

Pour pallier la perte de revenus de la SNCB due à la crise, le gouvernement a décidé d'une nouvelle indemnité forfaitaire de 150 millions d'euros. L'accord de gouvernement prévoit d'accorder à la SNCB le monopole du transport de voyageurs pour dix ans.

Les entreprises ferroviaires ont mis en place un système de remboursement des kilomètres effectués en vélo par les cheminots entre le domicile et le lieu de travail.

L'amélioration de la situation financière de la SNCB

impact van sluitingen op de wegmobiliteit. Infrabel zet daartoe volop in op overleg met de gemeenten. Tegelijkertijd moeten we de regelgeving voor de opheffing van overwegen beter kaderen via een herziening. Ook daar maak ik werk van.

21.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben blij met die voorgenomen herziening. Uit eigen ervaring kan ik echter wel zeggen dat er weinig tot geen overleg is. Misschien is het interessant te bekijken of er nog andere mogelijkheden bestaan om te verhinderen dat weggebruikers slalommen tussen de slagbomen.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De sociale onderhandelingen bij de NMBS" (55019673C)

22.01 Mélissa Hanus (PS): We vragen niet dat u zich mengt in de onderhandelingen tussen de vakbonden en de directie van de NMBS en Infrabel, maar het valt niet te ontkennen dat de onderhandelingsmarge deels bepaald wordt door de middelen die de Staat aan de overheidsbedrijven toekent. Toekomstige aanpassingen moeten in samenspraak met het spoorwegpersoneel doorgevoerd worden en niet tegen hun wensen in. Veranderingen erdoor drukken leidt alleen maar tot patstellingen.

Heerst er een sfeer van vertrouwen? Beschikken de betrokken partijen over alle elementen om een evenwichtig akkoord te bereiken?

22.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De eisen van de werknemers zijn legitiem, maar ik mag me inderdaad niet mengen met de onderhandelingen. Dat belet niet dat ik de sociale dialoog kan bevorderen en dat ik kan toezien op de kwaliteit van die dialoog.

Om de inkomstenderving van de NMBS als gevolg van de crisis te compenseren heeft de regering beslist een nieuwe forfaitaire vergoeding van 150 miljoen euro toe te kennen. Overeenkomstig het regeerakkoord krijgt de NMBS gedurende tien jaar een monopolie op het reizigersvervoer.

De spoorondernemingen hebben een regeling ingevoerd ter vergoeding van de kilometers die het spoorwegpersoneel per fiets tussen de woon- en de werkplaats aflegt.

De verbetering van de financiële situatie van de

et le respect du service public sont deux conditions indispensables au dialogue social. J'espère que les discussions qui reprennent à la rentrée aboutiront à un accord.

22.03 **Mélissa Hanus** (PS): Les représentants des travailleurs sont demandeurs d'un service de qualité pour les chemins de fer belges. Nous attendons les résultats de ces négociations.

L'incident est clos.

23 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles covid dans le cadre des voyages internationaux en avion et en train" (55019674C)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dans les circonstances actuelles, compte tenu du coronavirus, nous devons rester particulièrement vigilants.

Dans quelle mesure les contrôles dans nos aéroports et gares ferroviaires concernant les liaisons étrangères s'effectuent-ils correctement?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il incombe aux compagnies aériennes de procéder au contrôle des passagers en partance afin de s'assurer que ces derniers respectent les mesures covid. La police fédérale doit organiser les contrôles en veillant à la sécurité sanitaire des voyageurs dans les bâtiments de l'aéroport. La ministre Verlinden est compétente en la matière.

En ce qui concerne les chemins de fer, la mise en œuvre du contrôle du PLF et des documents sanitaires incombe aux transporteurs ferroviaires qui assurent le voyage depuis un pays situé hors de l'UE et hors de la zone Schengen. En Belgique, Eurostar est la seule société concernée, avec un seul aller-retour organisé par jour entre Londres et Bruxelles. De plus, les restrictions de voyage limitent fortement le nombre de voyageurs et les contrôles au Channel Terminal de Bruxelles-Midi se déroulent dès lors sans accroc.

Mon administration organise des réunions avec le secteur du transport aérien et du tourisme pour fournir toutes les informations nécessaires sur les mesures covid en vigueur. Cela permet aux différentes entreprises de communiquer les informations adéquates aux voyageurs.

Le gouvernement travaille en étroite collaboration

NMBS en de handhaving van de openbare dienstverlening zijn twee essentiële voorwaarden voor de sociale dialoog. Ik hoop dat de besprekingen die in het najaar hervat zullen worden, tot een akkoord zullen leiden.

22.03 **Mélissa Hanus** (PS): De werknemersvertegenwoordigers hebben niet liever dan dat de Belgische spoorwegen een kwaliteitsvolle dienstverlening aanbieden. We wachten op de resultaten van die onderhandelingen.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacontrole bij internationale reizen met vliegtuig of trein" (55019674C)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Met de huidige covidomstandigheden moeten we bijzonder alert blijven.

In hoeverre lopen de controles goed in onze luchthavens en in de treinstations met internationale treinverbindingen?

23.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De verantwoordelijkheid voor controle op de coronaformaliteiten bij vertrekkende reizigers ligt bij de luchtvaartmaatschappijen. De federale politie moet de controle zo organiseren dat coronaonveilige situaties in de luchthavengebouwen worden vermeden. Minister Verlinden is hiervoor bevoegd.

Inzake het spoor is de uitvoering van de controle van het PLF en van de gezondheidsdocumenten de taak van de spoorwegvervoerders die het vervoer verzekeren vanuit een land dat zich buiten de EU en buiten de Schengenzone bevindt. In België gaat het enkel om Eurostar, met één enkele heen- en terugreis per dag tussen Londen en Brussel. Ook omdat een heel beperkt aantal reizigers de trein neemt wegens de reisbeperkingen, verlopen de controles binnen de Schengenterminal van Brussel-Zuid zonder problemen.

Mijn administratie organiseert vergaderingen met de luchtvaart- en de toerismesector om alle nodige informatie over coronaformaliteiten te verstrekken. Zo kunnen de verschillende maatschappijen de aangepaste informatie aan de reizigers communiceren.

De regering werkt nauw samen met alle

avec tous les intéressés afin de faciliter le contrôle des formalités corona. Mon cabinet se concerte étroitement et régulièrement avec le cabinet de la ministre Verlinden.

Début juillet, les deux cabinets se sont réunis avec la police fédérale, la Police des chemins de fer, BAC et le Centre national de crise afin de parler du contrôle des voyageurs entrants. Il a été convenu que les pouvoirs publics organiseraient le contrôle des formalités corona pour les voyageurs entrants en se focalisant sur les voyageurs débarquant de vols non Schengen et les voyageurs revenant de zones rouges.

Nous suivons l'évolution de la situation sanitaire en Europe de très près. Si nécessaire, nous prendrons des mesures complémentaires afin de renforcer le contrôle corona mais il appartient à chacun de prendre ses responsabilités.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous devons rester vigilants en particulier s'agissant de l'évolution dans les pays voisins. Brussels Airlines parvient à contrôler effectivement le passeport corona des passagers s'envolant vers des destinations lointaines mais d'autres compagnies y arrivent beaucoup moins. Seul un voyageur rentrant sur trois remplit son formulaire PLF. Les contrôles à cet égard sont encore quasi inexistantes. Des améliorations peuvent donc être apportées.

L'incident est clos.

24 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un investissement de 25 millions d'euros pour rendre les ports européens plus écologiques" (55019688C)

24.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le consortium international Pioneers travaille sous la direction de la société portuaire d'Anvers à des solutions en vue de réduire l'émission de gaz à effet de serre dans les ports. Le transfert modal joue un rôle important à cet égard.*

Dix-neuf projets de démonstration verront le jour, en particulier dans le port d'Anvers. Infrabel participe-t-elle à ces projets? Comment ces projets s'inscrivent-ils dans le cadre de l'objectif du ministre de doubler d'ici 2030 le transport de marchandises par le rail?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les projets de Pioneers s'accordent parfaitement aux ambitions du gouvernement. Le dossier de Pioneers se compose de plusieurs ensembles de projets. Infrabel participe aux modules Transfert

betrokkenen om het controleren van de coronaformaliteiten te faciliteren. Mijn kabinet overlegt nauw en regelmatig met het kabinet-Verlinden.

Begin juli vergaderden beide kabinetten met de federale politie, de Spoorwepolitie, BAC en het Nationaal Crisiscentrum om de controle van aankomende reizigers te bespreken. Er werd overeengekomen dat de overheid de controle van de coronaformaliteiten zal uitoefenen op inkomende reizigers, met de focus op reizigers van vluchten uit non-Schengenlanden en reizigers met vertrekpunt in rode zones.

Wij volgen de ontwikkelingen in de gezondheidssituatie in Europa op de voet. Indien nodig zullen we aanvullende maatregelen nemen om de coronacontrole te versterken, maar ieder dient zijn verantwoordelijkheid te nemen.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij moeten alert blijven, zeker gezien de evolutie in onze buurlanden. Brussels Airlines slaagt erin om de meeste vertrekkende passagiers effectief te controleren op hun coronapaspoort, andere maatschappijen veel minder. Slechts een op de drie terugkerende reizigers vult zijn PLF-document in. Daarop is dan nog slechts mondesmaat controle. Er zijn dus verbeteringen mogelijk.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een investering van 25 miljoen euro in de vergroening van de Europese havens" (55019688C)

24.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Het internationaal consortium Pioneers onder leiding van het Antwerps Havenbedrijf werkt aan oplossingen om de uitstoot van broeikasgassen in de havens te verminderen. De modal shift speelt daarin een belangrijke rol.*

Er komen negentien demonstratieprojecten, voornamelijk in de Antwerpse haven. Werkt Infrabel mee aan een van die projecten? Hoe kaderen deze projecten binnen de doelstelling van de minister om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De plannen van Pioneers sluiten perfect aan bij de ambities van de regering. Het dossier van Pioneers bestaat uit verschillende projectclusters. Infrabel werkt mee aan de cluster Modal Shift and Flow

modal et Optimisation des flux. Infrabel, le Port d'Anvers et Railport développeront une plate-forme IT commune.

Le port d'Anvers est l'un des piliers de l'économie belge. Le transport ferroviaire ne joue hélas qu'un rôle modeste dans l'acheminement et l'évacuation des marchandises. L'encombrement des routes, la nécessité de durabiliser l'économie et la croissance du transport par conteneurs confrontent le port à une série de défis. Le rail peut être une partie de la réponse. Le transport ferroviaire ne représente que 7 % des transports vers et au départ du port. L'objectif est de doubler ce chiffre à l'horizon 2030.

Le Port d'Anvers et Infrabel ont examiné ensemble des étapes nécessaires à une augmentation de la part du rail dans le transport vers et au départ du port. Ils ont conclu un *memorandum of coopération*. Dans la ligne des objectifs fixés par le gouvernement, Infrabel cherche activement les possibilités d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises.

24.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Votre réponse est assez rassurante. Ce thème correspond à une préoccupation que nous partageons.

L'incident est clos.

25 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne AnGeLiC" (55019689C)

25.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Quelles sont les ambitions du ministre à propos des réseaux suburbains autour d'Anvers et de Gand en ce qui concerne l'offre ferroviaire, l'optimisation des gares et des arrêts, la construction de gares supplémentaires et la collaboration avec les autorités locales et les Conseils de mobilité?*

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le plan de transport actuel devrait permettre à la SNCB d'augmenter l'offre de train de 4,7 % d'ici à 2023. Cette augmentation concerne principalement l'offre suburbaine autour de Bruxelles, Anvers, Liège et Charleroi. L'ouverture/la réouverture des arrêts doit être examinée dans le cadre des plans de transport régionaux. En prélude à chaque nouveau plan de transport, la SNCB vérifie l'opportunité de ses projets ainsi que la possibilité technique et financière de les réaliser. L'objectif est d'arriver à des liaisons plus fréquentes et à un meilleur service et donc de nous rapprocher de notre vision pour 2020-2040.

25.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Anvers et Gand

Optimalisation. Infrabel Port of Antwerp en Railport zullen een gemeenschappelijk IT-platform ontwikkelen.

De Antwerpse haven is een van de pilaren van de Belgische economie. Helaas speelt het spoorvervoer vandaag een beperkte rol bij de aan- en afvoer van goederen. De congestie op de wegen, de nood aan verduurzaming en groei van het containertransport plaatsen de haven voor een aantal uitdagingen. Het spoor kan een antwoord bieden. Vandaag bedraagt het havenvervoer per spoor slechts 7 %. De doelstelling is om dat tegen 2030 te verdubbelen.

Port of Antwerp en Infrabel hebben samen onderzocht wat de noodzakelijke stappen zijn voor de verhoging van het spoorvervoer. Zij hebben een *memorandum of cooperation* afgesloten. In lijn met de regeringsdoelstellingen zoekt Infrabel actief naar mogelijkheden om het goederentransport uit te breiden.

24.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Dit antwoord is enigszins geruststellend. Dit thema is een gedeelde bezorgdheid.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. AnGeLiC" (55019689C)

25.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Wat zijn de ambities van de minister voor de voorstadsnetten rond Antwerpen en Gent met betrekking tot het treinaanbod, de optimalisering van stations en stopplaatsen, het aanleggen van extra stations en samenwerking met lokale besturen en mobiliteitsraden?*

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Met het huidige vervoersplan breidt de NMBS haar treinaanbod tegen 2023 met 4,7 % uit. Onder meer het voorstedelijke treinaanbod rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi wordt uitgebreid. Het (her)openen van haltes moet worden bekeken in de regionale vervoersplannen. Bij de voorbereiding van elk nieuw vervoersplan bekijkt de NMBS of het wenselijk en technisch en financieel haalbaar is om bijkomende haltes in te richten. Het doel is te komen tot frequentere verbindingen en een betere dienstverlening, en ons dichterbij onze visie 2020-2040 te brengen.

25.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Antwerpen en

restent privées d'investissements concrets s'agissant de la mobilité dans les réseaux suburbains. On n'investit pas assez dans les arrêts et la "dédieselisation".

Voilà qui offre un contraste singulier avec les investissements dans le RER bruxellois et dans le réseau suburbain à Liège. On peut parler de distorsion communautaire.

L'incident est clos.

26 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le président de Brussels Airport" (55019751C)

26.01 Frank Troosters (VB): *Où en est la procédure de sélection du nouveau président du conseil d'administration de Brussels Airport?*

26.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Brussels Airport Company est une société de droit privé qui appartient en grande partie à des investisseurs privés. La nomination du président du conseil d'administration est une décision prise conjointement entre l'actionnaire privé et l'actionnaire public. Ce dernier regroupe la Société Fédérale de Participation et d'Investissement (SFPI) et le ministre des Finances. La procédure de sélection est en cours.

26.03 Frank Troosters (VB): Nous suivrons ce dossier par le biais du SFPI.

L'incident est clos.

27 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux détenteurs de concessions dans les gares" (55019756C)

27.01 Tomas Roggeman (N-VA): *En raison de la crise du coronavirus, de nombreux concessionnaires dans les gares se sont retrouvés en difficulté notamment en raison de la baisse dramatique de leur chiffre d'affaires à la suite de la diminution du nombre de voyageurs. La SNCB a pris une série de mesures pour remédier à ce problème. Je souhaiterais obtenir des informations détaillées concernant l'évolution du nombre de concessionnaires au cours des cinq dernières années, le nombre de concessions inoccupées et de concessions louées, les revenus perçus par la SNCB dans ce cadre et les mesures d'aide en cours.*

Que pense le ministre de l'idée d'octroyer une aide structurelle aux concessionnaires et de faire appel à

Gent blijven verstoken van tastbare mobiliteitsinvesteringen in de voorstadsnetten. Er wordt niet extra geïnvesteerd in stopplaatsen en ontdieseling.

Dat staat in schril contrast met de investeringen in het Brusselse GEN en in het voorstadsnet van Luik. Er is sprake van een communautaire scheefftrekking.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorzitter van Brussels Airport" (55019751C)

26.01 Frank Troosters (VB): *Wat is de stand van zaken van de selectieprocedure voor de nieuwe voorzitter van Brussels Airport?*

26.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Brussels Airport Company is een privaatrechtelijke onderneming die grotendeels in handen is van privé-investeerders. De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur is een gezamenlijke beslissing van de privé- en de overheidsaandeelhouder. De verantwoordelijken zijn de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) en de minister van Financiën. De selectieprocedure loopt.

26.03 Frank Troosters (VB): We zullen dit verder opvolgen via de FPIM.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de concessiehouders in stations" (55019756C)

27.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Door de coronacrisis kwamen heel wat concessiehouders in de stations in nauwe schoentjes, omdat hun omzet dramatisch daalde door het lagere aantal passagiers. De NMBS nam een aantal maatregelen om daaraan tegemoet te komen. Graag ontvang ik gedetailleerde informatie over de evolutie van het aantal concessiehouders gedurende de jongste vijf jaar, het aantal leegstaande en verhuurde concessies, de inkomsten van de NMBS in dat verband en de lopende steunmaatregelen.*

Wat denkt de minister van structurele steunmaatregelen en van samenwerking met de

eux pour la vente de titres de transport?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Pour le cadre général, je vous renvoie à ma réponse de la réunion de la commission du 22 juin.

Je vous ferai parvenir par écrit les chiffres relatifs à l'évolution du nombre de concessionnaires. Tous les locaux disponibles ont été donnés en concession. Les données ne sont pas répertoriées par province. Les chiffres des revenus sont des données stratégiques et confidentielles.

La SNCB a tout mis en œuvre pour maintenir le service et permettre une relance rapide. Un plan de relance commerciale a été proposé aux concessionnaires. Ce dernier prévoit notamment une réduction de la redevance mensuelle fixe ou du minimum garanti mensuel, un plan de paiement sur 24 mois sans intérêt sur les redevances de mars à décembre 2020, la prolongation du contrat et, enfin, l'adaptation des heures et des jours d'ouverture. Il a donc été possible de limiter le nombre de faillites, qui ont essentiellement touché les concessionnaires qui connaissaient déjà des difficultés.

27.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Il est de l'intérêt de la SNCB que les concessions soient rentables. Là où nécessaire, nous devons prolonger les mesures d'aide car le nombre des voyageurs est loin d'avoir retrouvé son niveau d'avant.

L'incident est clos.

28 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de sillons disponibles avec ventilation par ligne ferroviaire" (55019757C)**

28.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Dans notre pays, la SNCB est la seule compagnie ferroviaire autorisée à transporter des passagers mais plusieurs compagnies ferroviaires internationales circulent déjà sur notre réseau. La transparence quant à la capacité de réseau disponible et les problèmes existantement est importante pour déterminer quels investissements d'infrastructure sont prioritaires. Le ministre peut-il nous communiquer ces informations?*

28.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je vous renvoie à ma réponse à la question écrite que M. Roggeman a reçue ce matin.

28.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Infrabel ne

concessiehouders voor de verkoop van vervoerbewijzen?

27.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Voor het algemene kader verwijs ik naar mijn antwoord in de commissievergadering van 22 juni.

Ik bezorg u de cijfers in verband met de evolutie van het aantal concessiehouders schriftelijk. Alle beschikbare lokalen zijn in concessie gegeven. Er worden geen gegevens per provincie bijgehouden. De inkomsten zijn strategische en vertrouwelijke gegevens.

De NMBS heeft alles in het werk gesteld om de dienstverlening in stand te houden en een snelle doorstart mogelijk te maken. Er werd de concessiehouders een commercieel herstelplan aangeboden, met onder meer een verlaging van de maandelijkse vaste vergoeding of het maandelijks gewaarborgd minimum, een interestloos afbetalingsplan voor 24 maanden met betrekking tot de vergoedingen van maart tot en met december 2020, de verlenging van het contract en, tot slot, aangepaste openingsuren en -dagen. Het aantal faillissementen kon daardoor worden beperkt en trof vooral concessiehouders die het vooraf al moeilijk hadden.

27.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Rendabele concessies zijn in het belang van de NMBS. Waar nodig moeten steunmaatregelen worden verlengd, want de reizigersaantallen zijn nog lang niet op peil.

Het incident is gesloten.

28 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal vrijgegeven rijpaden met opsplitsing per spoorlijn" (55019757C)**

28.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *In ons land is enkel de NMBS bevoegd voor binnenlands personenvervoer per spoor, maar er rijden ook al enkele internationale spoorvervoerders rond. Transparantie over de beschikbare netcapaciteit en de knelpunten is belangrijk om na te gaan welke infrastructuurinvesteringen prioritair zijn. Kan de minister die bezorgen?*

28.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ik verwijs naar het schriftelijke antwoord dat de heer Roggeman vanochtend heeft ontvangen.

28.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Het is

serait pas en mesure de fournir les chiffres sur le nombre de trains qui peuvent circuler sur une ligne ferroviaire, le nombre de trains qui circulent actuellement et le nombre de sillons libres qui sont encore disponibles. Sur quelle base objective Infrabel – ou le ministre – peuvent-ils dès lors justifier des investissements supplémentaires? Je souhaite que l'on clarifie la situation

L'incident est clos.

29 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subsides destinés à l'entretien chez Infrabel" (55019758C)

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Près de 140 millions d'euros de subventions sont accordés à Infrabel pour le poste de dépenses pour la maintenance et la gestion, soit plus du double du montant accordé en 2019.*

Comment le ministre justifie-t-il cela? Comment ce montant sera-t-il réparti? La clé de répartition 60/40 sera-t-elle appliquée? Dans le cas contraire, quelle est la répartition prévue par Région? Infrabel travaillerait sur un projet visant à cartographier les coûts engendrés par chaque ligne ferroviaire via un système de géolocalisation. Merci de faire le point sur la situation. Le ministre peut-il expliquer son point de vue concernant le maintien des lignes ferroviaires structurellement inexploitées?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je n'ai pas encore reçu la réponse d'Infrabel. Dès que j'en disposerai, je vous la ferai parvenir.

29.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je ne peux que regretter que nous restions sans réponse aujourd'hui. Je soumettrai à nouveau cette question afin que vous la traitiez à la rentrée.

L'incident est clos.

30 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux élevé d'immobilisation des rames de la SNCB" (55019763C)

30.01 Tomas Roggeman (N-VA): *L'objectif de la SNCB est de faire en sorte que maximum une rame de train sur huit soit indisponible pour maintenance. Merci de fournir un aperçu détaillé concernant les rames indisponibles ces cinq dernières années, les conséquences sur la ponctualité, les coûts engendrés, les problèmes les plus récurrents et les mesures prises pour y remédier.*

30.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

problematisch dat Infrabel blijkbaar geen cijfers kan geven over hoeveel treinen een spoorlijn aankan, hoeveel treinen er vandaag rijden en hoeveel vrije rijpaden er nog beschikbaar zijn. Op welke objectieve basis kan Infrabel – of de minister – dan bijkomende investeringen motiveren? Ik roep op om dit in orde te brengen.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Subsidiegelden voor het onderhoud bij Infrabel" (55019758C)

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Er wordt voor bijna 140 miljoen euro subsidies gegeven aan Infrabel voor de uitgavenpost onderhoud en beheer, meer dan dubbel zoveel als in 2019.*

Hoe motiveert de minister dat? Hoe wordt dat bedrag verdeeld? Wordt de 60/40 verdeelsleutel hierop toegepast? Zo nee, wat is de verdeling per Gewest? Naar verluidt werkt Infrabel aan een project om via geolocatie de kosten per spoorlijn in kaart te brengen. Graag een stand van zaken. Wat vindt de minister van de instandhouding van structureel onbenutte spoorlijnen? Graag een toelichting.

29.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb het antwoord van Infrabel nog niet gekregen. Zodra ik dat heb, zal ik het bezorgen.

29.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik kan slechts betreuren dat het antwoord vandaag uitblijft. Ik zal dezelfde vraag opnieuw indienen met het oog op behandeling na het zomerreces.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge immobiliteitsgraad van rijtuigen van de NMBS" (55019763C)

30.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De NMBS wil dat in 2021 niet meer dan één op acht treinstellen onbeschikbaar is wegens onderhoud. Graag kreeg ik een gedetailleerd overzicht van de onbeschikbaarheden in de voorbije vijf jaar, van de gevolgen voor de stiptheid, van de kosten, van de meest voorkomende problemen en van de maatregelen om het probleem aan te pakken.*

30.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In

En 2020, le taux d'immobilisation s'élevait à 14,6 %, soit 20 % de moins déjà qu'en 2013. L'objectif est de parvenir à 14,2 %. J'enverrai par courriel les statistiques des incidents par type de matériel. Un compte rendu des incidents est rédigé si le problème entraîne un retard de 20 minutes du train concerné et occasionne un retard subséquent de plus de 40 minutes.

Le nombre d'incidents a augmenté entre 2017 et 2019, incidents causés surtout par des systèmes de sécurité plus sensibles, par des problèmes structurels de vieillissement, par des conditions météorologiques extrêmes et par des problèmes de qualité spécifiques. Le nombre d'incidents a diminué en 2020 grâce au plan de transport Covid-19, à des améliorations de l'organisation, à des ajustements techniques et à l'hiver doux.

La durée de vie moyenne des trains est de 25 ans. Les rames Desiro ont 7 ans et les automotrices MS66 ont 46 ans. Le degré de fiabilité du matériel plus ancien est de deux à trois fois moindre. Avec l'arrivée massive de nouveau matériel et la mise hors service des anciennes rames, la durée de vie moyenne s'élèvera à dix-huit ans d'ici 2023, une durée de vie comparable à celle des rames des pays voisins.

Le matériel est sensible aux intempéries. Un plan d'action qui se concentre sur des mesures préventives au moment de l'entretien, des mesures organisationnelles en temps réel et le remplacement des composantes fragiles a été mis en place pour limiter l'impact du climat. Tout le matériel sera équipé du système de sécurité ETCS d'ici 2023, ce qui augmente toutefois la complexité et entraîne par conséquent un risque accru d'incidents. Le constructeur et Infrabel s'occupent des problèmes liés au rodage du système mis en place.

La cause des incidents n'est souvent pas claire, ce qui entraîne leur répétition. Afin d'améliorer les résultats, le lancement d'un journal de bord électronique, ainsi que la mise en place de la télémétrie et d'un service d'assistance technique en temps réel sont étudiés. Les meilleurs résultats s'obtiennent avec le matériel le plus récent. Pour les locomotives, il s'agit des locomotives électriques HLE18 et HLE19. Le degré de fiabilité des locomotives plus anciennes dont la durée de vie moyenne est de 36 ans est trois fois moindre. Pour les voitures aussi, le matériel le plus récent, les M6 et les M7, obtient les meilleurs résultats. De nouvelles voitures à double niveau M7 ont été commandées.

2020 was de immobilisatiegraad met 14,6 % al 20 % lager dan in 2013. Het doel voor 2021 is 14,2 %. Ik zal de cijfers over het aantal incidenten per type materieel via mail versturen. Er wordt een incidentenrelaas gemaakt als het probleem een vertraging van 20 minuten voor de betreffende trein een gevolgvertraging van meer dan 40 minuten veroorzaakt.

In de periode 2017-2019 was er een toename van het aantal incidenten, vooral veroorzaakt door gevoeliger veiligheidssystemen, structurele verouderingsproblemen, extreem weer en specifieke kwaliteitsproblemen. In 2020 was er een daling van de incidenten als gevolg van het transportplan COVID-19, organisatorische verbeteringen, technische aanpassingen en de zachte winter.

De gemiddelde leeftijd van de treinen is 25 jaar. De Desirostellen zijn 7 jaar oud en de MS66-treinen 46 jaar. De betrouwbaarheid van het oudere materieel is een factor twee tot drie slechter. Met de instroom van nieuw materieel en de buitendienststelling van oudere treinstellen zal de gemiddelde leeftijd achttien jaar bedragen tegen 2023, vergelijkbaar met andere landen.

Het materieel is gevoelig voor extreem weer. Er is een actieplan om de impact van het weer te beperken, met een focus op preventieve maatregelen in het onderhoud, beheersmaatregelen in realtime en de vervanging van gevoelige componenten. Tegen 2023 zal al het materieel uitgerust zijn met het ETCS-veiligheidssysteem. Dat verhoogt echter de complexiteit, met een grotere gevoeligheid voor incidenten. De kinderziekten bij de uitrol worden door de constructeur en Infrabel aangepakt.

Vaak wordt er geen duidelijke oorzaak van een incident gevonden, met herhalingsincidenten tot gevolg. Om de resultaten te verbeteren, wordt gewerkt aan de invoering van onder meer een elektronisch logboek, de uitrol van telemetrie en een *technical desk* in realtime. De beste resultaten worden behaald met het jongste materieel. Bij de locomotieven zijn dat de elektrische locomotieven HLE18 en de HLE19. De oudere locomotieven met een gemiddelde leeftijd van 36 jaar hebben een betrouwbaarheid die drie keer slechter is. Ook bij de rytuigen scoort het nieuwste materieel, de M6 en M7, het best. Er zijn bijkomende M7-dubbeldeksriytuigen besteld.

30.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je suis surpris que le déploiement de l'ETCS soit à l'origine de difficultés supplémentaires. Nous devons suivre la situation de près. Il serait regrettable que le renforcement de la sécurité se fasse au détriment de la mobilité de matériel roulant.

L'incident est clos.

31 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55019864C)

31.01 Frank Troosters (VB): Il nous revient qu'il y aurait un problème concernant les voitures M7 qui circulent sur des lignes ayant une tension de 25 kilovolts en raison de perturbations électromagnétiques aux essieux. En concertation avec Infrabel, il a été décidé qu'une seule voiture M7 seulement peut encore circuler sur ces lignes.

Cette information est-elle exacte? Quel sera l'impact de ce problème sur le déploiement plus avant des voitures M7?

31.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): À ce jour, 62 voitures M7 ont été mises en service. Le fonctionnement des voitures M7 en service commercial fait l'objet d'un étroit suivi et satisfait aux accords conclus. Cet été, les premières voitures en présérie BDx et Bmx – les voitures pilotes (les unes motorisées, les autres non motorisées) – seront mises en service commercial. Les dernières voitures pilotes Bmx seront fournies à la fin du premier trimestre 2023, la livraison des dernières voitures BAB et des voitures pilotes BDx étant prévue pour la fin du troisième trimestre 2023.

31.03 Frank Troosters (VB): Je connaissais ces informations et rien, en effet, n'a changé. Puis-je conclure que le problème technique d'une seule voiture n'aura aucun impact sur le déploiement futur?

31.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je ferai vérifier ce point.

L'incident est clos.

32 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les derniers trains de la journée de la ligne 161-162 vers la province de Luxembourg" (55019805C)

32.01 Mélissa Hanus (PS): Depuis votre entrée en fonction, la rénovation de la ligne 162 et l'augmentation de l'offre ferroviaire font partie de vos priorités. Néanmoins, depuis mars 2020, la

30.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het verbaast me dat de uitrol van ETCS voor bijkomende complexiteit zorgt. Dat moeten we opvolgen. Het zou jammer zijn dat een grotere veiligheid ten koste gaat van de mobiliteit van het rollend materieel.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoornet" (55019864C)

31.01 Frank Troosters (VB): Naar verluidt is er een probleem met de M7-rijtuigen in treinstellen die rijden op lijnen met een spanning van 25 kilovolt wegens elektromagnetische storingen aan de assentellers. In samenspraak met Infrabel is beslist dat op die lijnen nog maar één M7-rijtuig per trein mag zijn.

Klopt dat? Wat is de impact op de verdere uitrol van de M7-treinen?

31.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Tot nu toe werden 62 rijtuigen M7 in gebruik genomen. De werking van de M7-rijtuigen in commerciële dienst wordt nauw opgevolgd en ze voldoen aan de afspraken. Deze zomer zullen de eerste preserierijtuigen BDx en Bmx – de stuurpostrijtuigen (de ene gemotoriseerd, de andere niet) – worden ingezet in commerciële dienst. De laatste Bmx-stuurposten zullen aan het einde van het eerste kwartaal van 2023 geleverd zijn, de laatste BAB-rijtuigen en BDx-stuurposten zijn gepland voor het einde van het derde kwartaal van 2023.

31.03 Frank Troosters (VB): Dat overzicht was mij bekend en er is inderdaad niets veranderd. Mag ik concluderen dat het technische probleem van slechts één rijtuig geen impact zal hebben op de verdere uitrol?

31.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dat zal ik nagaan.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laatste treinen van de dag op lijn 161-162 naar de provincie Luxemburg" (55019805C)

32.01 Mélissa Hanus (PS): Sinds uw aantreden zijn de versterking van het treinaanbod en de renovatie van lijn 162 prioriteiten voor u. Toch moeten we vaststellen dat de laatste treinen van

SNCB a supprimé les derniers trains reliant Bruxelles vers Arlon et Luxembourg pour les limiter à Rochefort-Jemelle. La SNCB dit craindre un manque de personnel dû à la situation sanitaire. Mais 16 mois plus tard, les trains IC 2120 et 2121 sont toujours limités à Rochefort-Jemelle. Or, l'argument de la SNCB me semble devenu obsolète.

Cette décision réduit les possibilités d'excursion des Sud-Luxembourgeois. Un trajet aller/retour vers la mer devient sans intérêt. Une famille arlonaise arrivant à Ostende à midi devrait prendre le train à 17 h 10 pour rentrer chez elle. Si je me réjouis de l'offre touristique renforcée pour les vacances, la distance doit être prise en compte pour rétablir les trains au plus vite, y compris les week-ends.

L'argument de la SNCB est-il toujours d'actualité? Quel critère est-il utilisé pour limiter ces trains? La SNCB a-t-elle l'intention de rétablir les trains IC 2120 et 2121 jusqu'à Arlon voire Luxembourg-Ville? Le cas échéant, quels sont les motifs?

32.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Nous partageons de grandes ambitions pour le rail. Mon ambition première est de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité, ce qui passe par une amélioration de l'offre mais aussi la modernisation de l'infrastructure et des lignes 161 et 162.

Les travaux de modernisation sur ces lignes empêchent la SNCB d'assurer des amplitudes aussi larges que précédemment. Pour limiter l'impact des chantiers en semaine, ils ont été planifiés sur une longue période, essentiellement de nuit et durant le week-end. En situation normale, le dernier départ de Bruxelles-Midi vers Arlon est à 21 h 33 avec l'IC 2121, vers Rochefort-Jemelle à 22 h 33 avec l'IC 2122, et vers Namur à 23 h 33 avec l'IC 2123. Ces trains et l'IC 2120 sont limités ou supprimés en raison des travaux.

Je comprends que cela engendre des désagréments pour les habitants mais, à terme, cela leur offrira une véritable alternative à la voiture. Ces travaux sont nécessaires. La suppression de trains n'est pas définitive.

32.03 Mélissa Hanus (PS): L'avancée des travaux aura un impact sur ces trajets. La suppression de ces trajets a été justifiée par le covid. Vous parlez

Brussel naar Aarlen en Luxemburg sinds maart 2020 beperkt zijn tot Rochefort-Jemelle. De NMBS vreest naar eigen zeggen een gebrek aan personeel als gevolg van de coronacrisis. 16 maanden later rijden de IC 2120 en de IC 2121 echter nog steeds niet verder dan Rochefort-Jemelle. Het argument van de NMBS lijkt nu wel niet meer op te gaan.

Deze beslissing beperkt de mogelijkheden voor uitstapjes voor personen die in het zuiden van Luxemburg wonen. Een heen-en-terugreis naar de kust heeft weinig zin meer: een gezin uit Aarlen dat op de middag in Oostende aankomt, moet al om 17.10 uur de trein nemen om diezelfde avond nog thuis te raken. Ik ben blij dat het toeristische treinaanbod tijdens de vakantie versterkt wordt, maar men moet rekening houden met de afstanden en die treinen zo snel mogelijk weer inleggen, ook tijdens het weekend.

Gaat het argument van de NMBS nog steeds op? Op grond van welke criteria worden treintrajecten ingekort? Zal de NMBS de IC 2120 en de IC 2121 opnieuw tot Aarlen en zelfs tot de stad Luxemburg laten rijden? Waarom wel of waarom niet?

32.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): We hebben allebei grote ambities voor de spoorwegen. Ik wil in de eerste plaats dat de trein de ruggengraat van de mobiliteit wordt. Dat vereist een verbetering van het treinaanbod, maar ook de modernisering van de infrastructuur en dus ook van de lijnen 161 en 162.

Als gevolg van de moderniseringswerken op die lijn heeft de NMBS de eerste en de laatste treinen van de dag moeten afschaffen. Om de impact van de werken tijdens de week te beperken worden deze gespreid over een langere periode en worden de werken hoofdzakelijk 's nachts en tijdens het weekend uitgevoerd. In normale tijden vertrekt de laatste trein van Brussel-Zuid naar Aarlen om 21.33 uur (de IC 2121), naar Rochefort-Jemelle om 22.33 uur (de IC 2122) en naar Namen om 23.33 uur (de IC 2123). Deze treinen, alsook de IC 2120, rijden niet tot hun eindbestemming of werden afgeschaft als gevolg van de werken.

Ik begrijp dat dit de nodige hinder meebrengt voor de reizigers, maar op termijn zullen ze een echt alternatief voor de auto hebben. Die werken zijn noodzakelijk. De treinen in kwestie zijn niet definitief afgeschaft.

32.03 Mélissa Hanus (PS): Het vorderen van de werken zal een impact hebben op de trajecten. Eerst werd de coronasituatie aangevoerd ter

maintenant de travaux. Je vais analyser ces éléments avant de me prononcer.

L'incident est clos.

33 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes persistants rencontrés par le système de manutention des bagages de BAC" (55019870C)

33.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Samedi dernier, il y a à nouveau eu une panne technique d'un système de traitement des bagages à l'aéroport national de Zaventem.

Quelle était la cause de cette panne? Quelles ont été ses conséquences pour les voyageurs, les compagnies aériennes et le personnel? Quelles procédures Brussels Airport Company (BAC) suit-elle en cas de panne d'un des systèmes de traitement des bagages? Quand le système actuel a-t-il été construit? Combien d'interventions techniques a-t-on dénombrées au cours des cinq dernières années? Prévoit-on de gros soucis techniques comme à l'été 2019?

Brussels Airport Company (BAC) a donné en 2019 des garanties qu'elle investirait deux ans plus tard dans un nouveau système de traitement de bagages. Quelles initiatives BAC a-t-elle déjà prises afin d'installer un nouveau système?

33.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le samedi 10 juillet dernier, une alarme s'est déclenchée dans une des unités de tri, bien qu'il n'y avait aucun bagage. La panne avait été provoquée par une rupture dans un câble signalétique. On cherche actuellement à déterminer la cause du problème.

En raison de cette panne, 3 000 sur 30 000 bagages n'ont pu partir à bord de leur vol initial. Trente-deux vols en partance ont également eu du retard. Le personnel des manutentionnaires dans la salle des bagages, le personnel technique de l'aéroport ainsi que les bénévoles de l'exploitant de l'aéroport ont été le plus impactés. Ils ont trié et traité les bagages qui n'avaient pu être embarqués afin qu'ils puissent rejoindre leurs propriétaires dans les meilleurs délais.

Plusieurs plans de contingence ont été élaborés pour faire face à d'éventuels problèmes du système des bagages. Le 10 juillet dernier, il a été décidé de transporter tous les bagages concernés vers les deux autres installations de tri qui fonctionnaient encore.

rechtvaardiging van de afschaffing van deze treinen, nu zijn het de werken. Ik zal deze informatie analyseren alvorens mij verder uit te spreken.

Het incident is gesloten.

33 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen met het bagageafhandelingsysteem van Brussels Airport Company" (55019870C)

33.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Afgelopen zaterdag was er opnieuw een technisch defect aan een bagagesysteem op de nationale luchthaven te Zaventem.

Wat was de oorzaak van het defect? Wat waren de gevolgen voor de reizigers, de luchtvaartmaatschappijen en het personeel? Welke procedure volgt Brussels Airport wanneer een bagagesysteem uitvalt? Wanneer werd het huidige systeem gebouwd? Hoeveel technische interventies zijn er de afgelopen vijf jaar geweest? Worden grote technische problemen verwacht, zoals in de zomer van 2019?

Brussels Airport Company (BAC) garandeerde in 2019 dat binnen de twee jaar zou worden geïnvesteerd in een nieuw bagagesysteem. Welke concrete stappen heeft BAC reeds ondernomen om een nieuw systeem te installeren?

33.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op zaterdag 10 juli is er een alarm afgegaan bij een van de sorters, hoewel er geen bagage aanwezig was. Het defect was veroorzaakt door een breuk in een signalenkabel. Momenteel wordt onderzocht hoe het probleem is kunnen ontstaan.

Door het defect konden ongeveer 3.000 van in totaal 30.000 bagagestukken niet met hun oorspronkelijke vlucht vertrekken. Ook hadden 32 vertrekkende vluchten vertraging. De grootste impact was er voor het personeel van de afhandelaars in de bagagezaal, het technisch personeel van de luchthaven en de vrijwilligers van de luchthavenuitbater. Zij hebben de achtergebleven bagage gesorteerd en verwerkt, zodat ze zo snel mogelijk kon worden nagestuurd.

Er zijn verschillende contingentieplannen bij problemen met het bagagesysteem. Op 10 juli werd ervoor geopteerd om alle bagagestukken te verplaatsen naar de twee andere nog werkende sorteerinstallaties.

L'année de construction d'une installation technique ne constitue pas une donnée pertinente en soi car les systèmes sont annuellement adaptés et mis à jour. Le logiciel a ainsi été mis à jour en 2020.

Les grandes installations techniques font l'objet d'un suivi et de mises à jour permanentes. La plupart des interventions demeurent invisibles pour les passagers et les compagnies aériennes. Toutes les installations techniques font l'objet d'une inspection et d'un entretien au moins une fois par an et les installations critiques font l'objet de contrôles plus nombreux. L'aéroport souhaite limiter au maximum les problèmes techniques.

Depuis l'été 2019, l'aéroport a développé plusieurs plans de contingence et de scénarios d'accidents. Des entraînements ont également régulièrement lieu ainsi que des ateliers, des simulations et des exercices pratiques.

Au cours d'une réunion qui s'est tenue en 2019, BAC a clarifié les problèmes auprès des représentants des partenaires sociaux. Il a été communiqué à cette occasion que BAC avait investi des millions afin de renouveler partiellement le système des bagages pour 2021. Cela ne signifie pas qu'il sera procédé au remplacement intégral des installations mais que tous les éléments qui doivent l'être seront systématiquement remplacés.

Au cours de la période 2021-2022, les appareils de *screening* seront intégralement remplacés. Dans les mois à venir, le nouveau système sera testé et mis systématiquement en service.

33.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'ai appris de la bouche des intéressés eux-mêmes que les conséquences de la panne ont été très importantes pour les bagagistes. Certains ont ainsi dû travailler 11 heures par jour sans même avoir le temps de manger. Les conditions de travail à l'aéroport sont déplorable et les travailleurs ont le sentiment que BAC ne fait pas assez d'efforts pour améliorer la situation. C'est pourquoi j'invite le ministre à aller écouter les gens qui travaillent là-bas.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 10.

Het bouwjaar van een technische installatie is op zich niet relevant, omdat de systemen jaarlijks worden aangepast en geüpdatet. In 2020 was er nog een update van de software.

Grote technische installaties worden continu bijgewerkt. De meeste van die interventies blijven ook onzichtbaar voor de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen. Alle technische installaties worden minimaal jaarlijks onderhouden en geïnspecteerd en kritieke installaties worden extra gecontroleerd. De luchthaven wil technische problemen tot een minimum beperken.

Sinds de zomer van 2019 heeft de luchthaven verschillende contingentieplannen en crashscenario's ontwikkeld. Ook vinden regelmatig trainingen, workshops, *tabletops* en praktijkoefeningen plaats.

Tijdens een vergadering in 2019 heeft BAC de problemen verduidelijkt aan de vertegenwoordigers van de sociale partners. Daarbij werd meegedeeld dat BAC miljoenen euro heeft geïnvesteerd om het bagagesysteem tegen 2021 deels te vernieuwen. Dat betekent niet dat de volledige installaties worden vervangen; wel worden alle onderdelen stelselmatig vervangen.

In de periode 2021-2022 zal de volledige screeningsapparatuur worden vervangen. De komende maanden wordt dat nieuwe systeem getest en stelselmatig in gebruik genomen.

33.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik heb van de betrokkenen zelf vernomen dat de gevolgen van het defect heel groot waren voor de bagageafhandelaars. Sommigen moesten tot elf werkuren presteren zonder tijd om te eten. De arbeidsomstandigheden op de luchthaven zijn heel slecht en de werknemers hebben het gevoel dat BAC onvoldoende inspanningen levert om de situatie te verbeteren. Daarom raad ik de minister aan om eens te gaan luisteren naar de mensen die daar werken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.10 uur.