

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 12 JANVIER 2021

DINSDAG 12 JANUARI 2021

Après-midi

Namiddag

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

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

*Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.*

*De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**01.01 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal mijn vragen heel snel proberen te stellen om het tempo erin te houden.

Wij hebben allen gezien dat op zondag 4 januari 2021 de reizigers die met het vliegtuig terugkeerden via de nationale luchthaven van Zaventem, aan de controleposten lange tijd moesten aanschuiven, waardoor wachtrijen ontstonden en de regels inzake social distancing niet konden worden gerespecteerd.

Wat is de oorzaak van de lange wachtrijen?

Mijnheer de minister, hoe zult u dergelijke situaties voortaan vermijden?

**01.02 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, op 3 januari keerden duizenden mensen terug uit vakantie, wat voor een regelrechte chaos op de luchthaven van Zaventem zorgde. De federale politie controleerde bij alle aankomende passagiers of hun PLF correct ingevuld was. Dat leidde tot grote opstoppingen, zo blijkt uit foto's die gretig gedeeld werden. Een massa mensen moest daar tegen alle coronavoorschriften in aanschuiven. Afstand houden was onmogelijk, zelfs voor wie dat probeerde.

Terwijl vele burgers dag in, dag uit alle moeite van de wereld doen om de strikte regels te volgen, organiseerde de federale regering een massabijeenkomst. Vandaar dat wij al eerder aandrongen op een spoedvergadering van een gemeenschappelijke commissie.

Dat is niet gelukt, en dat brengt mij tot mijn vragen, mijnheer de minister.

U kon perfect voorzien dat er op het einde van de kerstvakantie duizenden reizigers zouden terugkeren. Waarom is nagelaten tijdig de nodige maatregelen te nemen, opdat de terugkerende reizigers niet aan onverantwoorde gezondheidsrisico's zouden worden blootgesteld?

Waar ligt de verklaring voor de chaotische taferelen? Wat was de oorzaak dat de reizigers in een fuik terechtkwamen?

Uw collega, minister Verlinden, heeft al in de plenaire vergadering en in de media verwezen naar meerdere gewijzigde vluchtschema's. Ik wil graag de exacte vluchtschema's en de effectieve wijzigingen kennen. De luchthaven is uiteraard voorbereid op gewijzigde vluchtschema's. Voor er zo'n chaos ontstaat, moet er toch heel wat gewijzigd zijn.

Mevrouw Verlinden had het vorige week in de plenaire vergadering ook over het tijdsverloop. Zij zei dat er amper een halfuurtje chaos is geweest. Mag ik van u meer vernemen over de duur van de chaos toen?

Hoe zult u dergelijke toestanden in de toekomst vermijden?

**01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, de problematiek van de veiligheid op de luchthaven bespreken wij hier niet voor het eerst. Ik herinner mij dat er helemaal in het begin van de coronacrisis ook al een groot probleem was door onvoldoende materiaal en onvoldoende veiligheid voor zowel het personeel als de passagiers. In de herfstvakantie hebben wij vanwege problemen ook al vragen gesteld. Nu zien wij opnieuw de beelden van alle passagiers die op de luchthaven opeengepakt staan, ongeloflijk.

Enkele mensen die daar werken heb ik aan de lijn gehad. Ik hoor de personeelsleden zich afvragen hoe het in godsnaam mogelijk is dat Brussels Airport er niet in slaagt om de boel goed te coördineren en te organiseren. Dat begrijpen de mensen niet. Er bestaat bij het personeel ook veel misnoegdheid over een gebrek aan middelen om zijn job goed te kunnen uitoefenen en om ervoor te zorgen dat de passagiers op een goede manier begeleid worden.

Ik vernoem ook de stewards die op de luchthaven via C4S werken. Een deel van die mensen stond die beruchte zondag op economische werkloosheid. Die mensen hadden liever hun job gedaan, zodat zij de passagiers deftig konden begeleiden.

Mijnheer de minister, wat is er juist misgelopen op 3 januari? Hoe konden er op een dergelijk beperkte plaats zoveel mensen tegelijk zijn?

Hoeveel personeelsleden van Brussels Airport Company waren er op zondag 3 januari actief op het terrein? Hoeveel van die personeelsleden hebben een veiligheidsfunctie? Hoeveel personeelsleden van BAC bevonden zich op 3 januari in economische werkloosheid?

Hoeveel reizigers hebben op zondag 3 januari de luchthaven bezocht? Hoeveel reizigers hebben zich op 3 januari in Brussels Airport laten testen op corona?

Hoe verloopt de samenwerking met de federale politie, die de PLF-formulieren van de reizigers moet controleren? Wie coördineert die actie?

**01.04 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le président, monsieur le ministre, le contexte a été rappelé par

ma collègue. Il est important de revenir sur le chaos qui a régné au retour des vacances de Noël, le dimanche 3 janvier, à l'aéroport de Bruxelles-National. De longues files d'attente s'y sont formées. Il s'agissait principalement de voyageurs sur le retour qui devaient se soumettre au contrôle de leur *Passenger Locator Form* (PLF) par la police. Il devait y avoir, dans le terminal, suffisamment d'espace pour maintenir les distances de sécurité et, malgré tout, elles n'ont pas été observées, sans parler de l'absence du port du masque de la part de certains voyageurs.

Le Médiateur fédéral de l'aéroport s'en est légitimement alarmé, estimant qu'"il est pourtant du devoir du régulateur d'intervenir pour faire respecter toutes les mesures sanitaires dans les locaux de l'aéroport de Bruxelles-National".

C'est une obligation d'autant plus importante qu'en commission de l'Infrastructure du 2 décembre, monsieur le ministre, vous aviez garanti que les incidents répétés du mois de novembre avaient été maîtrisés par une meilleure coordination et qu'un plan d'action avait été mis en place afin de ne plus revivre de telles scènes. Il se trouve donc qu'en dépit de ces garanties, nous avons assisté à de nouvelles scènes de chaos le dimanche 3 janvier, chaos qui jette le discrédit sur les autorités de l'aéroport, d'autant que ces images ont circulé abondamment sur les réseaux sociaux, ce qui a le don d'énervier – à raison – nos concitoyens qui, pour leur part, s'efforcent au quotidien de respecter les gestes barrières et notamment la distanciation sociale.

Monsieur le ministre, êtes-vous entré en contact avec le régulateur de l'aéroport afin qu'il soit dûment rappelé à ce dernier de veiller au respect des mesures sanitaires à l'aéroport? Des mesures concrètes ont-elles été prises en concertation avec la ministre de l'Intérieur mais aussi celle chargée des Participations et des Entreprises publiques, afin d'éviter que pareille situation ne se reproduise notamment à l'aube des congés de Carnaval? La ministre de l'Intérieur a par ailleurs affirmé, en séance plénière du 7 janvier, que cette situation était regrettable mais exceptionnelle. Force est de constater qu'elle tend malgré tout à se répéter, ce qui est tout simplement inacceptable. J'attends donc beaucoup de vos réponses, monsieur le ministre.

Le **président**: M. Arens semble avoir des problèmes techniques de son côté. Je me dois donc de donner la parole à M. le ministre pour les réponses.

**01.05** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je suis désolé pour M. Arens. J'ai toutefois lu sa question et j'y répondrai également.

Beste collega's, net als u werd ik op zondagavond getroffen door de beelden van de menigte reizigers die zich op een bepaald moment op de luchthaven Brussel Nationaal verzamelde. Ondanks een officiële brief, verstuurd net vóór de vakantie, aan de CEO van BAC om aan te dringen op de naleving van de covid-aanbevelingen, moest ik dit betreurenswaardige incident vaststellen. Ik heb mijn kabinet onmiddellijk gevraagd om opnieuw contact op te nemen met de directie van dat, ter herinnering, privébedrijf, om uitleg te krijgen.

Même si Brussels Airport Company est, depuis 2004, une entreprise privée, sur laquelle je n'ai aucun pouvoir de tutelle, je lui ai, d'initiative, régulièrement rappelé ces derniers mois à BAC ses obligations et encore à la veille des congés de Noël.

Chacun doit prendre ses responsabilités pour adopter les recommandations sanitaires et pour empêcher la propagation du coronavirus.

Ik volg deze gezondheids crisis sinds enkele maanden nauwlettend op. Ik heb niet op dit incident gewacht om actie te ondernemen.

Sinds de herfstvakantie hebben er verscheidene contacten plaatsgevonden tussen mijn kabinet en Brussels Airport Company. Herhaaldelijk werd gewezen op de noodzaak van een optimaal beheer van de passagiersstromen in overeenstemming met de gezondheidsaanbevelingen.

BAC als privébedrijf, verantwoordelijk voor het beheer van de reizigers in haar gebouwen, heeft de plicht, in nauwe samenwerking met de federale politie, alles in het werk te stellen om deze stromen te beheren en om de nalevering van de sectorale gezondheidsprotocollen te verzekeren.

En concertation avec mes collègues, la ministre de l'Intérieur et le ministre de la Santé publique, j'ai, dès le lendemain de cet incident, contacté le CEO de BAC, M. Arnaud Feist, pour évaluer ensemble cet incident. Une réunion s'est tenue avec lui le mardi 5 janvier en mon cabinet en présence de M. Feist et certains de ses collaborateurs, mais également de représentants du SPF Santé publique, de la police fédérale et du Centre de Crise national, afin que nous examinions ensemble le déroulement des événements. J'ai fait part au responsable de BAC de mon insatisfaction eu égard aux événements du dimanche 3 janvier.

Uit deze uitwisselingen bleek dat het incident dat zich op zondag 3 januari rond 17.30 uur voordeed, werd veroorzaakt door een gebrek aan communicatie tussen de stewards van BAC en de politie die de controle op het PLF uitvoerde. De drukte kwam hoofdzakelijk door het onverwacht samenvallen van een aantal aankomende vluchten. Een aantal vluchten had namelijk vertraging. Met de massieve aankomst van passagiers voor twee vluchten bleek dat het controleapparaat sneller had moeten worden geopend. Een vertraging van 10 minuten bij de opening van het apparaat creëerde zo repercussies gedurende ongeveer 30 minuten. Het incident als gevolg van een menselijke fout was dus beperkt in de tijd.

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

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

Ce type de dispositif de sélection aléatoire des contrôles à réaliser a déjà fait ses preuves pour gérer les flux de personnes dans l'aéroport dans les semaines postérieures aux attentats terroristes. On peut espérer qu'il contribue à éviter les chaos observés le dernier dimanche.

La situation de crise sanitaire que nous vivons est exceptionnelle et demande des efforts considérables à de nombreux secteurs d'activité mais également, et surtout, à chacun d'entre nous. Je tiens à rappeler que les voyages internationaux étaient fortement déconseillés par le Comité de concertation sur la base des avis d'experts, et ce en raison de la circulation accrue du virus dans d'autres pays.

Pour vaincre ce virus, il nous faut agir ensemble et respecter les recommandations ainsi que les protocoles sectoriels en place. Je m'y attache également en ma qualité de ministre de la Mobilité.

**01.06 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik stel vast dat er voorafgaandelijk een aantal zaken is gebeurd, dat er naderhand een evaluatie is gebeurd en dat er maatregelen worden uitgewerkt voor de volgende weekends. Die hadden er natuurlijk al vroeger moeten komen, net om de problemen die zich voordeden te vermijden.

Ik vind het een beetje gemakkelijk om de paraplu open te trekken en te zeggen dat BAC een privé-organisatie is en dat die daarvoor verantwoordelijk is. Vliegtuigen vliegen niet zomaar wat af en aan om vervolgens te landen waar ze zin hebben. Als men zoiets ziet, dan zijn het vogels. Die flapperen wat met hun vleugels en verspreiden eventueel vogelgriep.

Als het niet flappert met de vleugels en het vervoert mensen die eventueel COVID-19 verspreiden, dan zijn het vliegtuigen. Die landen op een luchthaven volgens vooropgestelde schema's. Die landen niet zomaar en men weet zelfs op voorhand hoeveel mensen er precies uit dat vliegtuig zullen stappen en het luchthavengebouw zullen binnenwandelen.

Ik vind het toch wel betreurenswaardig dat die situatie zich heeft kunnen voordoen. Zeker met het oog op de vele kappers en mensen in de horeca die zoveel inspanningen leveren om te kunnen werken maar dat niet mogen en voor de mensen in de zorg en de ziekenhuizen die alles doen om de crisis het hoofd te bieden, vind ik dat er hier geen sprake is van *one team, one Belgium*. Ik vind het een slag in het gezicht van al die mensen en ik kan alleen maar hopen dat dit zich de komende weken niet meer zal voordoen.

**01.07 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vond uw einde echt niet sterk. Als we aan *blaming en shaming* van mensen die toch op vakantie vertrokken zijn gaan doen, dan denk ik dat u aan uw verantwoordelijkheid voorbijgaat. U kunt natuurlijk zeggen dat u dat beter niet had gedaan, maar ik vind dat niet echt de sterkste verdedigingslijn.

Ik kan voorts de heer Troosters bijtreden. U trekt uw paraplu open. U zegt geen gezag over BAC te hebben, dat het een bedrijf is dat op zichzelf staat en dat u er dus niets aan kon doen. Wel, u kon daar wel iets aan doen. Die vakantie was er niet plots. Die vluchten landen niet wanneer de piloten er zin in hebben. Alles was te organiseren en te plannen.

Als ik u goed begrijp, bevestigt u wat mevrouw Verlinden al heeft gezegd, met name dat het probleem niet langer dan dertig minuten heeft geduurd. Het zou goed zijn om op de een of andere manier een bevestiging te krijgen van het tijdschema op de luchthaven. Is dat mogelijk?

Mijnheer de minister, ik zou ook graag de exacte vluchtschema's ontvangen, inclusief de daadwerkelijke wijzigingen. U zei dat er een aantal samenvallende vluchten waren. Wat moet ik mij daarbij voorstellen?

Mevrouw Verlinden zei dat meerdere gewijzigde vluchtschema's tot dat probleem hebben geleid. U hebt het ook over een aantal samenvallende vluchten, dus weinig concreets.

Mijnheer de voorzitter, kunnen wij aan het kabinet van de minister vragen om de exacte vluchtschema's inclusief de daadwerkelijke wijzigingen te ontvangen?

**01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, op een heel aantal vragen die ik gesteld heb, hebt u geen antwoord gegeven. Het is nogal gemakkelijk om te zeggen dat Brussels Airport een privébedrijf is. Als overheid hebt u nog steeds 25 % + 1 aandeel. Dat is ook niet toevallig. Dat is zo omdat het belangrijk is dat de overheid daar nog iets te zeggen heeft. De luchthaven is belangrijk voor de veiligheid van de passagiers en van de mensen die daar werken. Wat ik op de werkvloer hoor, is totaal anders dan wat u zegt, mijnheer de minister.

Ten eerste, Brussels Airport investeert niet in de veiligheid, of toch onvoldoende. Ik heb gisteren een verhaal gehoord van iemand die bij Aviapartner aan de incheckbalie werkt. Ze hebben nog één lift die ze kunnen gebruiken voor het personeel. Daardoor krijgt men natuurlijk problemen.

Ten tweede, het onderhoud van al het materiaal gebeurt niet grondig. Er is geen enkele coördinatie. Ik vraag hier al maanden dat er een coördinatie zou komen tussen de bedrijven op de luchthaven, met BAC, met de politie, maar ook met de vakbondsafgevaardigden. Zij zitten op de vloer.

Ik zal u een voorbeeld geven. Vorig jaar heeft de politie een actie gevoerd op de luchthaven omdat er daar te weinig personeel was bij de politiediensten. Minister De Crem had toen beloofd dat er 100 politiemensen zouden bijkomen. Die zijn er nog steeds niet. Vandaag is men permanent onderbemand, waardoor men niet voldoende voor de veiligheid op de luchthaven kan zorgen. We staan binnenkort voor de paasvakantie en de zomervakantie. De verwachting is dat er meer zal worden gereisd. Het bijkomende personeel is er nog niet, terwijl het gaat om een serieuze opleiding.

Dat geeft ook problemen voor het personeel. Gisteren vertelde iemand me dat wanneer ze moeten bellen naar de politie voor een agressieve passagier, de politie niet kan komen omdat de politiemensen op patrouille zijn en omdat er te weinig politiemensen zijn. Dat is de reële situatie, mijnheer de minister, op het terrein van de luchthaven.

U hebt wel een grote verantwoordelijkheid. Het is de verantwoordelijkheid van de minister om ervoor te zorgen dat de veiligheid gegarandeerd wordt. Wij vragen dat er dringend een coördinatie komt tussen de bedrijven en de syndicale organisaties op de luchthaven, zodat we in de paasvakantie niet met dezelfde situatie geconfronteerd worden als nu.

**01.09 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'espère que vous avez fait le nécessaire, avant les vacances de Noël, pour que l'aéroport prenne de nouvelles dispositions afin de faire respecter les mesures sanitaires. Force est malheureusement de constater que, malgré ces efforts, nous avons assisté à l'incident auquel tous les députés présents ici ont fait référence.

Il s'agit d'un incident assez grave, vu les longues files de plus de quatre heures, contrairement aux trente minutes annoncées dans les médias. Des files qui se sont observées tant au niveau des contrôles du formulaire de localisation du passager qu'au niveau du centre de tests de l'aéroport. Je vous remercie d'avoir pris les devants en convoquant M. Feist à une réunion en vue d'obtenir des explications.

Il est, en effet, fondamental de faire respecter tous les arrêtés pris par les ministres De Crem et Verlinden dans le cadre de la lutte contre le covid-19, sachant, d'une part, que le variant britannique du virus est nettement plus contagieux que celui que nous connaissons aujourd'hui et, d'autre part, que les personnes concernées revenaient de zone rouge. Dès lors, imposer le respect de ces arrêtés ministériels est une obligation qui incombe au directeur de tout espace ouvert au public, qu'il s'agisse d'un centre commercial, d'un supermarché, d'une gare ou d'un aéroport.

Je vous remercie donc d'avoir adapté le plan d'action annoncé le 2 décembre dernier. J'ai bien conscience qu'il ne suffit pas de déployer des stewards supplémentaires pour encadrer une affluence attendue ou inattendue, mais qu'il faut également veiller à garantir une collaboration et une communication optimales entre ces stewards et les services de police. Ce sera donc chose faite à partir du week-end prochain. Je m'en réjouis, mais je regrette néanmoins qu'il faille chaque fois attendre que des incidents se produisent pour réagir, car ces derniers mettent en danger la santé tant du personnel que des voyageurs.

Pour le reste, vous n'avez pas répondu à ma question quant à savoir si le régulateur avait été rappelé à l'ordre et si des sanctions allaient suivre.

Le **président**: Je vous remercie, Mme Rohonyi. Monsieur Arens, je vois que vous avez un casque mais, malheureusement, nous ne vous entendons toujours pas.

Mijnheer de minister, er werd nog gevraagd naar bijkomende documentatie en de vluchtschema's. Kunt u bevestigen dat u deze zult bezorgen aan de commissie? Of moet dat via andere kanalen gebeuren?

**01.10** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, er kan daarover steeds een schriftelijke vraag worden ingediend.

**01.11** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, hetgeen gebeurd is, is toch van die orde dat het gepast is om in dit actuadebat te vragen naar die vluchtschema's. Het feit dat verschillende vluchten mekaar overlappen, wat een van de oorzaken was van de chaos waardoor mensen in een "lockdownfeestje" gedwongen werden, is toch ernstig genoeg om hier te vragen om die vluchtschema's te kunnen inzien.

Mijnheer de minister, u zegt dat wij om die vluchtschema's te kunnen inzien, een nieuwe schriftelijke vraag moeten indienen en dat wij dat antwoord dan binnen weet ik veel hoeveel tijd zullen krijgen. Dat geeft weinig vertrouwen. U krijgt hier een concrete vraag. U kunt daarvan ook akte nemen en uw kabinet de opdracht geven om die gegevens te bezorgen. U zegt echter dat het via een schriftelijke vraag moet gebeuren. Zo probeert u opnieuw uw paraplu open te trekken en de vis te verdrinken.

Mijnheer de voorzitter, ik vraag het nogmaals, en misschien kunnen collega's zich daarbij aansluiten. Wij willen die vluchtschema's zien, met de wijzigingen.

**01.12** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, ik kan alleen maar herhalen dat als u een schriftelijke vraag indient, ik zo vlug mogelijk zal antwoorden op uw schriftelijke vraag, zodat u alle informatie krijgt die u vraagt. Ik heb er geen probleem mee. Ik trek geen paraplu open. Dit is de procedure. Ik heb in dit dossier niets te verbergen. Dien een schriftelijke vraag in en ik zal zeer vlug antwoorden, zodat u kunt terugkomen op dat verhaal als u wilt. Ik heb daar geen probleem mee.

**01.13** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de vragen die wij hier stellen, worden u door ons voorafgaandelijk schriftelijk bezorgd. Mijn vragen over de personeelsbezetting hebt u niet beantwoord, of u antwoordt naast de kwestie, zoals mijn collega opmerkte. Wij stellen onze vragen hier in de commissie voor Mobiliteit. Het kan niet de bedoeling zijn dat wij nu weer schriftelijke vragen moeten indienen over zaken die we hier mondeling gevraagd hebben. De vragen werden op voorhand reeds ingediend. Ik begrijp het eerlijk gezegd niet goed.

**01.14** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij daarbij aan. Er wordt hier nu een heel gevaarlijk principe gehanteerd. De ingediende vragen worden gewoonweg niet beantwoord en de minister

stelt voor om de vragen opnieuw in te dienen, weliswaar via een kanaal dat hem meer ligt. Als de mondelinge vragen vanaf nu op die manier behandeld worden, met name ze onbeantwoord laten en erom verzoeken ze als schriftelijke vragen opnieuw in te dienen, dan vind ik dat een gevaarlijk principe waarmee ik mij niet akkoord kan verklaren. De heer Raskin heeft hier een concrete vraag gesteld en ik vind dat die nog moet worden beantwoord.

**01.15 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le président, je me joins aux remarques de mes collègues: à partir du moment où des questions précises sont déposées par voie de questions orales, il va de soi que leurs réponses doivent être apportées dans le cadre de la commission au sein de laquelle ces questions orales ont été introduites. Des précisions par voie de questions écrites peuvent être acceptées. Cependant, les questions écrites sont destinées à des questions très spécifiques, chiffrées (statistiques etc.). En l'occurrence la question était très concrète et n'appelait, à mon sens, pas de dépôt de question écrite d'autant que, et vous le savez, de par votre grande expérience en tant que député (à moins que vous ayez un super cabinet), le délai endéans lequel nous sommes en droit d'espérer une réponse à nos questions écrites est de six semaines. Nous ne pouvons nous permettre de patienter six semaines pour obtenir une réponse claire aux questions que nous vous avons posées aujourd'hui.

**01.16 Georges Gilkinet, ministre:** Madame Rohonyi, j'ai effectivement un super cabinet et je vous remercie de le constater. La question de M. Raskin est très précise: "Quels sont les vols qui sont arrivés?" et est typiquement le sujet d'une question écrite. Je pense que la réponse est assez facile à trouver. Je m'engage à y répondre très rapidement. Je n'ai pas l'information ici. Je ne pense pas avoir négligé de répondre à la dizaine de sous-questions qui m'ont été posées sur cet incident regrettable. En tant qu'ancien député, je me tiens à l'entière disposition de la commission. J'apporterai les compléments de réponse que vous souhaitez. Il vous suffira de les introduire par voie de question écrite, ce qui est la procédure normale.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

## **02 Samengevoegde vragen van**

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

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

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

## **02 Questions jointes de**

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

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

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

**02.01 Frank Troosters (VB):** De NMBS heeft de parking aan hun station Noorderkempen betalend gemaakt vanaf 5 oktober 2020. Een beslissing die werd doorgedrukt ondanks het protest van reizigers en de gemeentebesturen van Brecht en Rijkevorsel. Een pendelaar die gebruik wil maken van de parking zal hiervoor meer dan 7 euro per dag moeten betalen.

*Eerder maakte de NMBS ook tal van andere parkings aan hun stations betalend met als argument dat het zo zijn reizigers een parkeerplaats kan garanderen. De woordvoerder van de NMBS beweerde bovendien dat de reizigers best bereid zijn daarvoor te betalen.*

*1. Waarom werd de vraag van het gemeentebestuur uit Brecht voor uitstel van het betalend parkeren teneinde verder te kunnen onderhandelen niet gevalideerd door de NMBS?*

*2. Kadert de door de NMBS gevoerde politiek van het betalend maken van hun parkings in de ambitie om meer mensen naar de trein te leiden? Zo ja: hoe?*

*3. Zal de minister een initiatief nemen om de door de NMBS gevoerde strategie tot het betalend maken van hun parkings voor treinreizigers bij te sturen? Zo ja: wanneer en hoe?*

**02.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, wij hebben bij de bespreking van uw beleidsnota vrij uitgebreid gediscussieerd over het betalend maken van de parkings aan stations. U hebt daar toen akte van genomen en zou verder bestuderen hoe men daar het best mee kan omgaan.

Ik hield in dit verband een dubbel pleidooi. Ten eerste, heeft men een beleid op maat nodig omdat het ene station het andere niet is. Een station kan immers aan een snelweg liggen maar evengoed in een stadscentrum, wat duidelijk verschillen creëert. Ten tweede, is de samenwerking met de lokale besturen belangrijk. We krijgen immers heel vaak signalen die aangeven dat de samenwerking met de NMBS of Infrabel niet rimpelloos verloopt.

Ik wil een concreet voorbeeld aanhalen dat voor één keer niet uit de Noorderkempen komt, maar uit het verre West-Vlaanderen. In Poperinge woedt een discussie tussen het stadsbestuur en de NMBS met betrekking tot het masterplan voor de stationsomgeving, met een uitbreiding van de parking. De samenwerking tussen de stad en de NMBS verloopt bijzonder moeizaam. De stad wil namelijk een aantal taken, waarvan men zou kunnen denken dat ze tot de opdracht van de NMBS behoren, op zich nemen terwijl de NMBS elk gesprek in die zin lijkt af te wijzen.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook nog enkele vragen voorleggen.

Hoe staat u tegenover het betalend maken van deze parkings?

Moet het tariefbeleid voor het parkeren niet meer op maat van de lokale stations worden bepaald in plaats van als algemene regel? Dat biedt immers ruimte om mensen toch de trein te doen nemen in afgelegen stations.

Bestaan er duidelijke richtlijnen voor de samenwerking met lokale besturen binnen de NMBS? Zijn daar afspraken rond gemaakt? Hoe worden deze dan opgevolgd?

Op welke manier wil u de NMBS ertoe bewegen tot een betere samenwerking te komen met de lokale besturen? Bij de bespreking van de beleidsnota verwees u naar de provinciale hoorzittingen met betrekking tot de nieuwe dienstregeling als goed voorbeeld van samenwerking tussen de NMBS en de lokale besturen. Als het over concrete stationsdossiers gaat, lijkt die samenwerking echter niet zo constructief te zijn. Er zijn dus nog stappen in de goede richting te zetten.

**02.03 Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, wij zitten hier gelukkig met heel wat Kempische parlementsleden. Als mijn collega het er niet over heeft, zal ik dat vandaag doen. Het is hier een mooie samenwerking tussen de Kempische collega's.

Het station Noorderkempen werd sinds 5 oktober betalend gemaakt. Volgens de NMBS kampt de parking met een overbezetting. Het station is zeer goed gelegen, nabij de op- en afrit van de E19, waardoor er misschien ook veel carpoolers de parking gebruiken. Ook de aanwezigheid van een belangrijk busstation is mogelijk een reden voor de overbezetting. Ik kaartte het al aan: de ligging is ook zeer goed voor mensen die zich met de wagen verplaatsen vanuit de Noorderkempen richting Antwerpen en die daar dan kunnen stoppen. De ligging van de parking is een grote troef. Ik zou dan voorstellen om parkeren daar gratis of goedkoper te maken. Er is een enorme druk op Antwerpen, die regio kreunt al onder de verkeersdruk. Het betalend maken van die parking werkt volgens mij eerder averechts op de verkeersdruk. Zeker met de in aantocht zijnde Oosterweelwerken zal de impact op het verkeer richting Antwerpen nog groter worden.

Ik had begrepen dat er al meermaals overleg is geweest met De Lijn, de gemeente en het Vlaams Gewest om tot een andere oplossing te komen. De NMBS had ook een plan ingediend om de parking uit te breiden, maar door de grote hoeveelheid verharding werd dit niet goedgekeurd. Door het betalend parkeren in te voeren, hoopte de NMBS dat de parkeerdruk zou dalen en er dus meer plaatsen vrij zouden komen voor de treinreiziger.

Mijnheer de minister, hoe evalueert u het betalend maken van de parking Noorderkempen?

Welke rol wil de NMBS spelen om de impact van de Oosterweelwerken zo gering mogelijk te houden?

Welke rol kan de parking aan het station Noorderkempen hierin spelen, door bijvoorbeeld, treinvervoer,

busvervoer en carpoolen aantrekkelijker te maken?

Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de gesprekken en mogelijke plannen die door de NMBS werden ingediend om de parkeerproblematiek rond het station Noorderkempen op te lossen?

Waarom werd niet tot een oplossing gekomen?

**02.04** Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal eerst in het algemeen antwoorden en dan op de specifieke dossiers ingaan.

De NMBS gebruikt al bijna tien jaar dezelfde strategie in haar parkeerbeleid. Het aantal klanten die de trein nemen op plaatsen waar de parkeerplaatsen betalend zijn, is niet afgenomen. Integendeel, men ziet een intermodale verschuiving naar de fiets en andere zachte vervoerwijzen. De belangrijkste doelstelling om over te schakelen op betalend parkeren is het garanderen van een parkeerplaats voor NMBS-reizigers. Ik wil deze gelegenheid aangrijpen om u eraan te herinneren dat een groot deel van de gebruikers van de gratis NMBS-parkeerplaatsen op minder dan 3 kilometer van een station woont. Met het oog hierop ben ik het eens met de aanpak van de NMBS, die dit soort gedrag wil ontmoedigen door het invoeren van betalend parkeren en plaats te geven aan mensen die van verder komen.

Ik wil hierbij wel stellen dat ik van de NMBS verwacht dat het betalend parkeren past in een bredere politiek waarbij de bereikbaarheid van het station voor de zwakke weggebruiker verzekerd moet zijn. De nodige uitrustingen zoals fietsenstallingen moeten aanwezig zijn en de nodige afstemming met de lokale besturen moet gebeuren zodat het betalend maken van een parking niet plots voor overlast in de buurt zorgt.

Meer algemeen, vooraleer een parking betalend te maken neemt de NMBS steeds contact op met de lokale autoriteiten om een gezamenlijk mobiliteitsplan op te stellen. De implementatie van een blauwe zone in de aangrenzende wegen van het station is een voorbeeld van een maatregel die dan samen met de lokale overheden besproken wordt.

Tegelijkertijd heb ik een afspraak gemaakt met de NMBS om het stationmanagement verder te bespreken. Deze afspraak zal in de volgende maanden plaatsvinden.

Dan kom ik tot uw vragen over het station van Brecht, mevrouw Verhaert.

De NMBS laat mij weten dat zij heel vaak contact met de gemeente Brecht en met de omringende gemeenten heeft gehad over de parking van het station Noorderkempen.

Ter herinnering, de parking kampt sinds de heraanleg in 2014 met een onhoudbare parkeerdruk. Het is de gemeente zelf die een onderzoek heeft uitgevoerd, waaruit blijkt dat 50 % van de klanten die in de Noorderkempen parkeerden en de trein namen, in Brecht wonen.

Meer dan 1.100 klanten kwamen met de auto naar het station, terwijl een aantal te voet, met de bus of de fiets konden komen. De klanten kozen echter voor de wagen omdat de parking toch gratis was, waardoor die verzadigd raakte.

Om deze situatie van verzadiging onder controle te krijgen en vooral om treinreizigers een gegarandeerde parkeerplaats te kunnen blijven bieden, werd de parking met toegangscontrole uitgerust. De parking telt in totaal 617 plaatsen en werd betalend vanaf 5 oktober 2020.

Volgens de NMBS is het nog te vroeg voor een evaluatie van de nieuwe situatie.

Dan kom ik tot de vraag over de rol van de NMBS in het beperken van de hinder van de Oosterweelwerken.

De NMBS is betrokken bij het overleg over de wegenwerken aan het Oosterweeltraject en in het Waasland. Zij volgt de redenering dat, in het kader van de werkzaamheden voor de Oosterweelverbinding, zoveel mogelijk autobestuurders moeten worden aangemoedigd om de overstap naar het openbaar vervoer te maken.

Om de overstappende reizigers op te vangen, is het aanbod op een aantal spoorlijnen verhoogd.

Een gegarandeerde parkeerplaats bij het station kan voor sommige reizigers een stimulans zijn om de overstap te maken, volgens de NMBS.

**02.05 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, dank u wel voor uw erg uitgebreide antwoord.

Ik heb er wel een aantal bedenkingen bij. Het argument van de NMBS over betalend parkeren is bekend. Dit wordt ingevoerd in afgesloten parkings om de NMBS-gebruikers te verzekeren van een standplaats. Moet dat gebeuren via betalend parkeren? Dat kan evenzeer gratis gebeuren, met koppeling aan het bezit van een geldig vervoersbewijs bijvoorbeeld. Er kan maatwerk gedaan worden per station, zoals de heer Van den Bergh al aangaf, of het wordt in een algemene regel gegoten.

Betalend parkeren zal echter nooit bijdragen aan de stimulatie van reizigers en zeker de pendelaars die voor woon-werkverkeer op regelmatige basis gebruikmaken van de trein, om de trein te nemen. Dit zal zeker niet het geval zijn als er in de toekomst meer treinen zouden komen en meer mensen begeleid zouden worden naar de trein, wat het plan is. De invoering van betalend parkeren zal dit tegenwerken. De gehele problematiek moet toch eens herbekeken worden voor de toekomst.

**02.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord dat u brengt. Dat is eigenlijk het bekende NMBS-antwoord. Het blijft een algemeen antwoord op de parkeerproblematiek zonder te differentiëren. Het is logisch dat een parkeergarage aan Antwerpen-Centraal of Antwerpen-Berchem betalend is. Als een parking in een centrum ligt waar auto's naartoe worden getrokken als knooppunt, kan dat misschien minder wenselijk zijn. In het kader van een breder mobiliteitsbeleid kan het wenselijk zijn om daar betalend parkeren in te voeren.

Ik verschil daarover van mening met de voorgaande spreker, maar het moet op maat gebeuren en dat aspect mis ik volledig in de huidige benadering van het parkeren bij de NMBS.

Als men naar Brecht verwijst – mevrouw Verhaert zal er zelf ook nog wel op terugkomen – wordt gezegd dat de helft van de parkeerders uit de gemeente Brecht komt. U hebt er wellicht geen idee van hoe groot de gemeente Brecht is. Ze is behoorlijk uitgestrekt. Het is echt niet zo dat de drie deelcentra van de gemeente Brecht binnen een straal van 3 kilometer van het station gelegen zijn. Integendeel, Sint-Lenaarts en zeker Sint-Job-in-'t-Goor liggen daar veel verder vandaan. Het is iets te simpel om te zeggen dat voor iedereen die in die gemeente woont, het station zomaar te voet of met de fiets bereikbaar is. Ik blijf erbij dat er een te algemene lijn wordt gehanteerd. Er wordt te weinig op maat gewerkt. Er wordt te weinig met lokale partners als gelijkwaardige partners gesproken. Er is nog een hele weg af te leggen. Wij zouden daar werk van moeten maken in de komende periode, mijnheer de minister.

**02.07 Marianne Verhaert (Open Vld):** Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

We hebben inderdaad in september al een soortgelijk antwoord gekregen. Zoals collega Van den Bergh aankaarte, gaat het om een landelijke gemeente, maar de oppervlakte ervan valt niet te onderschatten.

Het is inderdaad belangrijk om de problematiek breder te bekijken, in overleg met De Lijn en andere vervoersmaatschappijen, om de mensen uit hun wagens te krijgen. De ligging van de parking in Brecht is echt optimaal, maar ik houd mijn hart vast voor de werken aan de Oosterweelverbinding. We moeten toch eens nagaan of er oplossingen zijn om er zeker tijdens de werken voor te zorgen dat de mensen uit hun wagens blijven om de verkeersdruk in Antwerpen niet nog te verhogen.

De **voorzitter**: Dank u voor die Kempische vragen, collega's.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**03.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in het station van Lokeren zijn de roltrappen al een hele tijd stuk. Uw voorganger, de heer Bellot, kondigde in de commissie voor Mobiliteit van 27 mei 2020 aan

dat die roltrappen hersteld zouden worden in het kader van allerhande werken. Die werken zouden in september 2020 aanvatten. Wij zijn echter al een enkele maanden later en op het terrein is van de start van de werken nog geen sprake.

Bent u hiervan op de hoogte, mijnheer de minister? Hoe verklaart u de vertraging van de geplande werken? Hoever staat men hiermee? Hoe zult u de hinder voor de reiziger in het station van Lokeren minimaliseren? Wat is de kostprijs van deze werken?

Volgens voormalig minister Bellot kreeg dat project de hoogste prioriteit. Dat waren toen zijn woorden. Ik vind het merkwaardig dat zo'n prioritair project desondanks toch ettelijke maanden vertraging oploopt. Welke andere stations hebben ook die status van hoogste prioriteit om aanpassingen uit te voeren, en is ook daar sprake van uitstel?

**03.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, u volgt uw dossiers goed op. Ik heb mij hierover ingelicht en de NMBS meldt mij dat zij werd geconfronteerd met het feit dat de eerste offertes van de leveranciers allemaal ongeldig waren, met als gevolg dat er een nieuwe aanbesteding moest worden uitgeschreven. Dat is de reden voor de vertraging.

De nieuwe planning der werkzaamheden is nu als volgt. De uitbraak van roltrappen en liften gebeurt vanaf begin december 2020 tot en met maart 2021. Daarna volgen de bouwkundige werken en aansluitend de plaatsing van de liften en roltrappen. De eerste liften en roltrappen verwachten wij in dienst te nemen in april 2021 en ten laatste voor het bouwverlof van 2021.

De werkzaamheden worden uitgevoerd met de grootst mogelijke aandacht voor de veiligheid van de reizigers. De werfzone zal afgeschermd worden en de route voor de reizigers voldoende voorzien van signalisatie. Verschillende minder-hinderraatregelen worden genomen en continu geëvalueerd. De totale kostprijs wordt geraamd op ongeveer 1,5 miljoen euro, exclusief btw.

De NMBS heeft mij verzekerd dat het station van Lokeren de nodige prioriteit krijgt, wat mij verheugt.

**03.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben samen met u blij dat de NMBS daaraan prioriteit wenst te geven. Tenzij ik u verkeerd heb begrepen, hebt u gezegd dat men in december 2020 zou starten met de uitbraak van de liften. Dat verwondert mij een beetje. December ligt immers al enkele weken achter ons en er is daar nog steeds geen sprake van een start van de werkzaamheden. Ik hoop dat die op korte termijn van start zullen gaan.

Hoe het ook zit, het feit dat defecten maanden en soms zelfs jaren kunnen aanslepen, wekt weinig vertrouwen bij de bevolking. Mensen begrijpen niet waarom het zo lang moet duren. Ik ben ervan overtuigd dat als het onze ambitie is om meer mensen op de trein te krijgen, wij dergelijke problemen snel en effectief moeten oplossen.

**03.04** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik heb inderdaad december 2020 gezegd. Dat stond in het antwoord dat ik van de NMBS heb gekregen. Dat antwoord was echter voorbereid voor de vorige vergadering van deze commissie. Ik ben zelf naar het station van Lokeren gaan kijken om dat te checken.

Ik ben het eens met u dat het belangrijk is om naar de burgers en de reizigers te communiceren als er een probleem is, zoals hier met een ongeldige offerte.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**04** **Samengevoegde vragen van**

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

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

**04** **Questions jointes de**

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

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

**04.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, met het oog op de bestrijding van het coronavirus heeft de NMBS de MoveSafe-app in het leven geroepen. De bedoeling van deze applicatie was om de reizigersstromen onder controle te houden en overvolle treinen te voorkomen.

De applicatie blijkt te kampen met problemen, waarbij de applicatie overvolle treinen aangeeft wanneer deze eigenlijk leeg zouden zijn. Erger is dat ook het omgekeerde geval: met name overvolle treinen worden als leeg aangeduid.

Dat is uiteraard bijzonder vervelend omdat dit de opzet van deze applicatie volledig ondergraaft, op een moment dat de betrouwbaarheid in de NMBS bijzonder belangrijk is.

Mijnheer de minister, hoeveel klachten over te volle treinen heeft de NMBS reeds ontvangen sinds het begin van de coronacrisis en de start van de eerste lockdown? Heeft de NMBS ook klachten ontvangen over problemen met de MoveSafe-app? Hoe komt het dat het zo lang heeft geduurd om die app te ontwikkelen en er toch nog altijd moeilijkheden opduiken? Welke stappen zullen worden ondernomen om die problemen te verhelpen?

**04.02** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn collega heeft de MoveSafe-app al toegelicht.

De MoveSafe-app werd nog niet geïntegreerd in de bestaande NMBS-app. De reiziger moet dus nog altijd gebruik maken van twee apps: voor het aankopen van een ticket en voor het bekijken van de drukte op de trein.

In oktober werd reeds gezegd dat het om een overgangsfase ging, want dat over enkele maanden de routeplanner, de bezettingsgraadmeter en de ticketfunctie in een nieuwe app zouden worden geïntegreerd.

Ondertussen meldt de NMBS dat de MoveSafe-app reeds 125.000 keer werd gedownload.

Hoe beoordeelt de NMBS de MoveSafe-app? Passen reizigers hun reisplannen daadwerkelijk aan, rekening houdend met de bezettingsgraad?

Wanneer zal er één geïntegreerde app van de NMBS komen? Hoe zal de overgang gemaakt worden?

Welke verdere innovaties komen er in de NMBS-app, zoals een overzicht van de treinsamenstelling, een makkelijkere aanmelding voor personen met beperkte mobiliteit en een digitalisering van de rittenkaarten?

**04.03** Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS laat mij de volgende informatie weten.

Het aantal klachten over overvolle treinen tijdens de coronacrisis en dus het probleem van overbezetting werd maximaal beperkt door het feit dat de NMBS een aanbod heeft behouden dat dicht bij het maximumaanbod ligt. Tijdens deze covidperiode noteerde de NMBS een overbezetting op 0,02 % van de 3.600 treinen die dagelijks rijden. Voor de periode van maart tot oktober resulteerde dit in een gemiddelde van 47 klachten per maand.

Mijnheer Roggeman, op uw vragen twee tot vijf kan ik het volgende antwoorden. Deze antwoorden gelden ook voor mevrouw Verhaert.

De mobiliteitssector ondergaat een grondige transformatie met nieuwe technologieën en spelers en de evoluerende behoeften van de klanten in termen van moderniteit, flexibiliteit, connectiviteit, realtime gebruik enzovoort. Dat is zeer positief. De NMBS wil zich aan deze evolutie aanpassen.

In deze context heeft de spoormaatschappij enkele maanden geleden haar Innovation Lab gelanceerd. Dit heeft als doel nieuwe technologieën te ontwikkelen en te integreren voor de dienstverlening aan de klant. De MoveSafe-app werd ontwikkeld in het kader van het Innovation Lab. De covidcrisis heeft de NMBS ertoe aangezet om een versnelling hoger schakelen en deze app voor de bezettingsgraad zeer snel operationeel te maken.

Hoewel iedereen het erover eens is dat de app nog voor verbetering vatbaar is, is die in de overgrote meerderheid van de gevallen al erg nuttig. Het gaat om een eerste versie van de toepassing, die zal worden verbeterd op basis van de feedback van een panel van testers en klanten via de sociale media, maar ook via parlementaire vragen in de commissie voor Mobiliteit. Zoals voor elk nieuw programma dat met een groot aantal verschillende en complexe parameters rekening moet houden, streeft de NMBS ernaar om verbeteringen en aanpassingen aan te brengen zodat het steeds performanter en betrouwbaarder wordt.

De MoveSafe-app is sinds 9 september beschikbaar om de reizigers in realtime de bezetting van de treinen en de beschikbare alternatieven te laten zien zodat ze eventueel een andere, minder drukke trein kunnen nemen. De NMBS is van plan de MoveSafe-app te behouden en tegen het einde van het jaar te integreren in de NMBS-app. Ik hoop net als u dat de covidcrisis op dat moment achter ons zal liggen en dat meer mensen opnieuw de trein zullen kunnen nemen.

**04.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, de omstandigheden van de coronacrisis laten natuurlijk weinig ruimte voor kinderziektes in dergelijke technologische oplossingen, temeer daar dit het enige technologische antwoord van de NMBS op de covidcrisis is. Het verheugt mij te horen dat ook u van mening bent dat moeilijkheden daarbij best zo snel mogelijk verholpen worden.

Ook in breder perspectief is er bij de NMBS nog ruimte voor verbetering als het gaat over de transparantie van de werking en open data. Wie weet staat er ter zake nog wat te gebeuren.

**04.05 Marianne Verhaert (Open Vld):** Mijnheer de minister, zeker tijdens deze crisis is het belangrijk dat mensen maximaal gebruikmaken van die app, zodat we geen overvolle treinen krijgen. Het zou misschien gebruiksvriendelijker zijn om niet tot het einde van het jaar te wachten met de integratie van de app. Het is immers belangrijk dat men de reizigers de juiste gegevens meedeelt.

Op mijn laatste vraag heb ik geen antwoord gekregen. Ik hoop ook daar nog resultaten te zien.

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

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

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

**05.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, verschillende belangenorganisaties hebben zich de voorbije jaren al uitgesproken voor een grondige reorganisatie van het vervoeraanbod van de NMBS. Het spoor van de toekomst zou volgens hen moeten worden ingericht naar Zwitsers model, bestaande uit een synchroon, gecadanceerd treinaanbod, waarbij wordt uitgegaan van decentrale aansluitingsknooppunten. Er wordt daarbij een geïntegreerde dienstverlening op poten gezet en die knooppuntstations worden dan echte multimodale hubs.

Pleidooien in die richting werden in het verleden al gevoerd door onder meer het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, Agoria en Integrato, zijnde een samenwerkingsverband tussen TreinTramBus, Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace en Inter-Environnement. Die laatste partijen kwamen ook gezamenlijk hun visie toelichten in de commissie voor Mobiliteit van 3 juni 2020.

Ook de spoorbedrijven zelf hebben het dossier in het verleden al ter hand genomen. Er zijn al voorbereidende onderzoeken over gevoerd. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Phoenixstudie van Infrabel uit 2009.

Mijnheer de minister, daarover heb ik de volgende vragen.

Wat zijn de vaststellingen of bevindingen van NMBS en Infrabel aangaande de mogelijkheid tot invoering van een gecadanceerd decentraal spooraanbod? Welke onderzoeken werden daarover al gevoerd? Ik had daarover graag van u een volledige lijst ontvangen.

Wat waren de conclusies van die studies? Wat werd met die studies inmiddels aangevangen, onder andere op beleidsvlak? Kan u die documenten ter beschikking stellen van de Kamer naar aanleiding van mijn

mondelinge vraag?

Welke bezwaren van praktische, technische, infrastructurele of andere aard zouden de realisatie van een dergelijk spooraanbod kunnen verhinderen of op de lange baan kunnen schuiven? Hoe ziet u de toekomst van het IC/IR-model, dat ondertussen al meer dan dertig jaar oud is? Mijnheer de minister, het is ouder dan ikzelf. Misschien is het aan een opfrissing toe.

**05.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, die visie past 100 % bij mijn eigen visie, die ik in mijn algemene beleidsnota heb uiteengezet. Het is ook wat Integrato heeft uitgewerkt en in de Kamer heeft voorgesteld. Het is voor mij een echte bron van inspiratie.

Ik heb een antwoord van drie pagina's gekregen. Het is een nogal technisch antwoord, mijnheer Roggeman. Ik zal het niet aflezen. Als u hiermee akkoord kunt gaan, zal ik u het antwoord schriftelijk bezorgen. Dat lijkt mij meer aangewezen, anders heb ik drie pagina's te lezen. Ik kan dat doen, maar ik kan het antwoord ook vandaag nog doorsturen. Het is niet geheim. Het ligt klaar.

**05.03** **Tomas Roggeman (N-VA)**: Ik ga akkoord met uw voorstel, mijnheer de minister. Onze agenda is al druk genoeg. U hoeft dus niet alles af te lezen. Dat betekent natuurlijk wel dat ik in blijde verwachting ben van uw antwoord. Ik kan u momenteel dus ook nog geen repliek geven, maar ik kijk ernaar uit dat document van u te ontvangen.

Bij wijze van repliek hoop ik toch dat de bezwaren van technische of andere aard behapbaar zijn en dat ze niet hoeven te betekenen dat de realisatie of uitvoering van een gecadanceerd aanbod op de lange baan geschoven wordt. Wij zijn het misschien eens over de doelstelling, maar uit uw beleidsnota heb ik ook begrepen dat u de realisatie ervan rond het jaar 2040 situeert. Misschien is dat wel een beetje van het goede te veel, wat de voorbereiding betreft. Ik kijk met grote interesse uit naar uw antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**06.01** **Tomas Roggeman (N-VA)**: Mijnheer de minister, Eurostar en Thalys hebben al enige tijd plannen gecommuniceerd om een fusie aan te gaan. De verschillende aandeelhouders, waaronder ook de NMBS, hebben enkele maanden geleden al vergaderd om die plannen te bespreken.

De topman van de SNCF, een van de belangrijkste aandeelhouders van beide bedrijven, zei bij de communicatie vorig jaar dat de fusie al in de loop van 2021 zou moeten zijn gerealiseerd.

Mijnheer de minister, hoever staat het met de geplande fusie? Welke impact zal deze fusie hebben op de NMBS, op Infrabel en op hun werking, op de ticketverkoop, de uitbating van het spoornet en op het aandeel dat deze bedrijven in een gefuseerde organisatie zouden behouden?

Welke vereisten zullen worden opgelegd met betrekking tot de taalkennis van het personeel binnen de nieuw gefuseerde organisatie voor de dienstverlening op het Belgisch grondgebied?

Welke inspraak zal de NMBS als aandeelhouder hebben in de toekomstige besluitvorming van dat gefuseerde bedrijf?

**06.02** Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS herinnert eraan dat uw vragen betrekking hebben op de commerciële activiteiten van een onafhankelijke spoorwegoperator in een geliberaliseerde markt, waarin de NMBS een minderheidsaandeelhouder is.

De fusie van Thalys en Eurostar wordt nog steeds bestudeerd. De aandeelhouders, waaronder de NMBS, hopen in de loop van dit jaar de operatie af te ronden. Daarna moet de fusie nog worden goedgekeurd door de bevoegde Europese instanties.

Ik herhaal dat Thalys en Eurostar zelfstandige bedrijven zijn en hun eigen personeelsbeleid voeren. Uw vragen over de talenkennis van het personeel dient u rechtstreeks tot hen te richten.

Met uitzondering van de begeleidingsopdrachten voor de studies van het project brengt het project geen directe kosten voor de aandeelhouders met zich mee.

Naast de beoogde operationele synergie heeft het Green Speed Project tot doel de basis te leggen voor een Europees bedrijf voor duurzame hogesnelheidsmobiliteit op basis van vijf doelstellingen.

Ten eerste, tegen 2030 een aantrekkelijk alternatief voor het wegverkeer en het vliegtuig bieden voor bijna 30 miljoen passagiers per jaar.

Ten tweede, een hogesnelheidsaanbod op basis van hernieuwbare energie en een ambitieus milieubeleid.

Ten derde, vereenvoudigde internationale trajecten voor elke klant.

Ten vierde, een aantrekkelijk tariefaanbod en een gemeenschappelijk getrouwheidsprogramma.

Ten vijfde, een kwalitatieve, warme, attente en multiculturele dienstverlening. Het is een tof programma.

Er dient te worden opgemerkt dat Eurostar en Thalys momenteel hun businessmodel voor de korte en de lange termijn aan het herzien zijn. Dit omvat ook de invoering van een ingrijpend herstelplan om de crisis beter te kunnen doorstaan. Zoals u weet, zijn de sneltreinen ook getroffen door de coronacrisis.

**06.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal het dossier verder opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

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

**07.01** **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, le SPF Mobilité a réalisé une étude auprès de 2 000 Belges pour identifier les freins et les incitants à l'utilisation des transports en commun. Il en ressort que nos concitoyens ont le sentiment que nos transports publics sont trop chers, en particulier le train. En effet, un quart des répondants ont identifié la réduction du coût des trajets comme la proposition qui inciterait à y recourir davantage.

Le deuxième élément pointé du doigt est le manque de flexibilité et d'efficacité. Beaucoup de personnes sont effectivement découragées par le temps qu'elles mettent à atteindre leur destination via les transports publics, mais aussi par le fait que leur destination ou leur domicile est mal voire pas du tout desservi. Par ailleurs, même si la SNCB s'est déjà sensiblement améliorée sur ce point, la ponctualité des trains est, elle aussi, considérée comme un obstacle pour un Belge sur deux interrogés.

Monsieur le ministre, des initiatives sont-elles envisagées pour rendre les trajets en train plus attractifs d'un point de vue tarifaire? Quelles mesures peuvent-elles être prises pour améliorer davantage la ponctualité des trains? Est-il envisagé d'ajouter des lignes et / ou des correspondances pour pallier le manque de desserte dans certaines gares?

Les nœuds de correspondance évoqués dans l'accord de gouvernement seraient une bonne solution pour rendre les transports en commun plus accessibles, plus flexibles et plus efficaces. Concrètement, en quoi ce dispositif consisterait-il et comment le mettre en place?

Je vous remercie pour vos réponses.

**07.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Zanchetta, je vous remercie de nous faire le résumé de cette

étude très intéressante du SPF Mobilité, qui mériterait d'être lue, si cela n'a pas encore été fait, par tous les membres de votre commission.

Tout d'abord, je voudrais vous rappeler que mon ambition, en tant que ministre de la Mobilité, est qu'il y ait plus de trains, que ceux-ci soient plus fiables, plus ponctuels, plus accessibles et qu'il y ait donc plus de voyageurs. La vision à long terme, l'objectif (c'est peut-être aussi une réponse au président), ne signifie pas qu'on va attendre le long terme pour progresser. Ce sera le cas à chaque fois que ce sera possible. Ma vision à long terme, est de garantir des trains toutes les 30 minutes dans chaque gare du pays, et toutes les 10 minutes dans les grandes agglomérations. Nous devons fixer un objectif lointain et clair pour accomplir, les uns après les autres, tous les pas nécessaires pour y parvenir, sans attendre ce terme pour proposer des améliorations de la situation en faveur des usagers du train.

En ce qui concerne votre première question relative aux tarifs, il ressort de différentes études comparatives que les tarifs de la SNCB sont plutôt faibles par rapport à ceux pratiqués dans bon nombre d'autres pays européens. Le prix moyen d'un billet de deuxième classe en Belgique est de 40 % inférieur à celui pratiqué dans les autres pays européens. Le tarif de la SNCB est le plus bas d'Europe occidentale.

Par ailleurs, il ressort que, dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, le transport ferroviaire est devenu plus cher par rapport aux autres modes de transport, sauf en Belgique et en Suède. Il s'avère qu'au cours de la période 2005-2014, les tarifs de la SNCB ont diminué chaque année d'environ 1 % par rapport aux prix d'autres modes de transport. Il s'agit bien ici d'une comparaison.

Cela étant dit, je serai très attentif à ce que le train reste abordable, encore plus abordable pour le plus grand nombre et qu'il soit attractif par rapport aux autres modes de déplacement. Dans le cadre de ma note de politique générale, j'ai expliqué qu'on pouvait envisager, lors des heures creuses, d'appliquer des tarifs encore plus avantageux.

La ponctualité des trains s'est améliorée par rapport aux années antérieures. Certes, la crise sanitaire a créé une situation très particulière mais je tiens tout de même à rappeler que la SNCB maintient une offre maximale pour ses usagers en cette période de crise, malgré les circonstances, pour leur assurer, ainsi qu'au personnel de la SNCB, des conditions de voyage répondant aux exigences sanitaires et sécuritaires, de façon à éviter des trains bondés.

Outre ma vision à long terme évoquée en introduction, je me fixe pour objectif d'augmenter l'offre de trains de façon régulière. Les plans de la SNCB annoncent une offre qui augmentera de 4,7 % minimum au cours de la période 2020 à 2023. Les premiers effets se sont déjà fait sentir au mois de décembre dernier. L'extension se poursuivra et se fera en phases, compte tenu de la disponibilité de l'infrastructure, du matériel et du personnel.

Je partage effectivement votre avis sur les nœuds de correspondance, qui ont déjà prouvé leur utilité à l'étranger. La Suisse, l'Allemagne et l'Autriche nous inspirent, et ma volonté est de mettre en place ce type de modèle en Belgique avec mes collègues ministres de la Mobilité des Régions, avec lesquels la collaboration est plutôt positive jusqu'à présent, et je ne doute pas cela continuera.

La SNCB souscrit également à cette vision et apporte déjà son entière collaboration au concept des points MoBIB. En termes d'intermodalité, elle investit dans la transition vers une mobilité durable, en aménageant les abords de ses gares, notamment dans le cadre du Plan Boost, et en appliquant le principe STOP: stappen, trappen, openbaar vervoer, parking. D'abord les piétons, ensuite les cyclistes, les transports en commun et puis enfin le parking, en prévoyant 50 000 emplacements supplémentaires pour les vélos d'ici 2025 et en rendant systématiquement les gares parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

En collaboration avec les entités fédérées, la SNCB fait le nécessaire pour intégrer les organes de concertation et des bassins de mobilité qui ont été mis en place en 2019, afin que tous les acteurs de la mobilité puissent réfléchir ensemble au développement des nœuds intermodaux. Telle est également la logique des *roadshows* qui se tiennent maintenant depuis quelques années; je trouve cela très positif.

Madame Zanchetta, c'est à travers le dialogue et la co-construction que nous pourrons rendre le train plus attractif encore pour nos concitoyens et nos concitoyennes.

**07.03 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse très détaillée.

Celle-ci me rend plus optimiste quant à l'avenir de la SNCB.

Vous avez raison de le signaler: le rapport mérite la lecture, même si la presse n'en a parlé qu'en fin d'année dernière, au mois de novembre. Dans les faits, nous ne sommes plus tout à fait dans l'actualité mais le sujet reste actuel.

Vous avez souligné justement dans votre réponse un élément très important. Il s'agit de la vision du dialogue avec les usagers. En effet, je pense que c'est en écoutant ce que les usagers ont à nous dire et à proposer, et en lisant ces sondages, que nous pourrions mieux répondre à leurs attentes.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **08 Questions jointes de**

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

#### **08 Samengevoegde vragen van**

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

**08.01 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, l'étude du SPF Mobilité révèle qu'une femme sur trois considère le harcèlement comme un obstacle pour emprunter les transports en commun (mains aux fesses, baisers forcés, frottements, exhibitions). Dans les transports en commun, les agressions sexuelles sont monnaie courante.

À l'ère de la prise de conscience écologique où l'on incite de plus en plus les citoyens à adopter des comportements plus respectueux de l'environnement, encourager à prendre les transports en commun paraît essentiel. Mais, pour ce faire, il faut inévitablement lutter contre ce sentiment d'insécurité vécu par certaines femmes.

Monsieur le ministre, disposez-vous de chiffres concernant le nombre de cas de harcèlement enregistré dans les trains durant ces dernières années? Que faire en cas de harcèlement ou d'agression sexuelle dans un train? Comment la SNCB vient-elle en aide aux victimes? Quelles mesures existent-elles déjà pour lutter contre ces formes d'agression? D'autres initiatives sont-elles envisageables?

**08.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit graag aan bij de vraag van mevrouw Zanchetta. Ze heeft ook de cijfers reeds gegeven. Uit een studie van de FOD Mobiliteit blijkt dat één op drie vrouwen angst voor ongewenst gedrag noemt als een van de redenen waarom ze het openbaar vervoer vermijden. Vorig jaar waren er 400 meldingen betreffende seksueel geweld op het openbaar vervoer. Dat blijkt uit cijfers van de federale politie.

Ik schrik van die cijfers. Die moeten ons aanmanen tot actie. U zult het met mij eens zijn dat het openbaar vervoer net een plek moet zijn waar men op zijn gemak kan zijn, waar men onbezorgd kan wegdromen, naar buiten kan kijken, nog even kan werken en een boek of een krant kan lezen. Wij weten dat dit een probleem is en het is niet nieuw. Wangedrag en criminaliteit zijn een probleem in onze samenleving, ook voor mensen die de trein nemen. Wij moeten dat durven te benoemen en durven aan te pakken.

Ik ben ervan overtuigd dat sociale controle één remedie daartegen is. Maar natuurlijk, lege rijtuigen en verlaten stations zijn vaak een vrijgeleide voor dit ongepaste gedrag. Het beleid van de voorbije jaren, meer loketten sluiten en het laten verloederen van stations, was volgens mij toch wel een foute weg. U verklaarde meer te willen inzetten op aanwezigheid van personeel, ook vroeg en laat op de dag. Dat is belangrijk. Ik

geloof ook heel erg in een campagne om reizigers aan te zetten elkaar te helpen, te reageren en dit proberen te voorkomen. Een verzameling van al deze zaken moet ervoor zorgen dat wij deze problemen kunnen aanpakken.

Daarnaast is het ook belangrijk om sneller hulp te kunnen inroepen. Er is een noodnummer van Securail om problemen te melden, maar Securail is natuurlijk niet in elke trein en in elk station aanwezig, zeker niet 's avonds. Bovendien vraag ik mij af of alle reizigers het noodnummer wel voldoende kennen. Het moet ook beter bekendgemaakt worden. Alleen in nieuwe treinstellen is een SOS-knop aanwezig. In de treinen waar zo'n knop niet aanwezig is, kan dit telefoonnummer misschien beter zichtbaar gemaakt worden zodat mensen weten waar ze terecht kunnen.

Tot slot, vragen de vakbonden al jaren in de late treinen eventueel een tweede collega aan boord te hebben.

Vandaar een aantal vragen voor u.

De eerste is dezelfde als die van mevrouw Zanchetta. Hebt u zicht op het aantal incidenten op de trein?

Welke inspanningen kunnen en zullen de NMBS en Securail ondernemen om het onveiligheidsgevoel aan te pakken? Ik heb een aantal suggesties gedaan.

Waar kunnen reizigers nu terecht om hulp te vragen?

Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat reizigers sneller hulp kunnen inroepen en dat die ook inderdaad ingeroepen wordt?

Hoe kan de aanwezigheid van Securail ook 's avonds versterkt worden?

Wat is uw mening over de vraag van de vakbonden om standaard een tweede treinbegeleider aan boord te nemen in de late treinen?

**08.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, mijn collega's hebben al verwezen naar de BeMob-enquête volgens dewelke een derde van de vrouwen aangeeft ongewenst gedrag van andere passagiers te ondervinden, maar ook één op vijf mannen met dergelijke moeilijkheden geconfronteerd wordt in de trein. Het is blijkaar een reden om voor andere verkeersmodi te kiezen.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Ten eerste, de NMBS voert zelf ook enquêtes uit onder haar reizigers, onder andere inzake veiligheid. Komen daarin dezelfde conclusies naar voren?

Ten tweede, hoeveel meldingen van ongewenst gedrag heeft Securail in de afgelopen vijf jaar ontvangen? Graag krijg ik daarvan een overzicht.

Ten derde, welke actieplannen staan geagendeerd om ongewenst gedrag en onveiligheid op de trein tegen te gaan?

Ten vierde, volgens uw beleidsnota hebt u als doelstelling een drastische verhoging van het treinaanbod. Hoeveel extra veiligheidspersoneel zal er nodig zijn om de veiligheid te garanderen in dat uitgebreide treinaanbod? Hoeveel geld maakt u vrij voor de inzet van bijkomend veiligheidspersoneel? Hoeveel nieuwe personeelsleden zullen daarvoor nodig zijn? Graag krijg ik een uitsplitsing over Securail en de spoorwegpolitie.

**08.04** **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Le SPF Mobilité a récemment publié une étude identifiant les freins et incitants à l'utilisation des transports en commun. Si l'on y mentionne le prix, les zones desservies, ou encore la ponctualité, on y lit que, pour près de 30% des femmes, le harcèlement constitue l'un des freins principaux à l'utilisation de ces transports. Ce problème était d'ailleurs déjà connu puisqu'en 2018, la SNCB recevait en moyenne 12 appels par mois pour harcèlement sexiste sur le réseau ou dans les gares, sans compter que de victimes ne se manifestent pas. Le harcèlement dans les trains n'est évidemment pas propre à notre pays. En France, la SNCF a, depuis plusieurs années, mis en place une stratégie de lutte contre le harcèlement. En plus de la mise en place d'un numéro d'alerte, elle a renforcé la présence*

*d'agents supplémentaires dans les trains, spécifiquement formés pour prévenir et réprimer les violences (insultes sexistes, harcèlement sexiste et sexuel, agressions sexuelles et viols), mais également pour prendre en charge, écouter, conseiller et orienter les victimes. La SNCF a également renforcé le développement de la vidéoprotection en plaçant près de 80.000 caméras dans les transports, rien qu'en région parisienne. Enfin, la SNCF a pris part à un partenariat autour du programme "Stand Up", qui vise à dispenser une courte formation de 20 minutes pour apprendre aux usagers la meilleure manière de réagir lorsqu'on est témoin de harcèlement dans un lieu public.*

*Par conséquent, monsieur le ministre, des réflexions ont-elles été initiées par votre cabinet suite à cette étude en vue de remédier au harcèlement dans les trains? Dans l'affirmative, quels acteurs de terrain sont concertés? Quelles mesures envisagez-vous et dans quel délai pourraient-elles être mises en place? Préconisez-vous des mesures similaires à celles mises en œuvre en France par la SNCF? Si l'on rapportait une moyenne de 12 signalements pour harcèlement sur les réseaux de la SNCB en 2018, pourriez-vous nous indiquer la moyenne pour 2019 et 2020? Disposez-vous d'une ventilation de ces chiffres par ligne de train? Des enquêtes ont-elles ou vont-elles être réalisées par la SNCB afin d'objectiver le phénomène du harcèlement dans les trains? Quel suivi la SNCB accorde-t-elle aux appels reçus pour harcèlement? Comment se concrétise la collaboration avec les services de police?*

**08.05** **Georges Gilkinet**, ministre: Merci pour ces questions sur ce sujet essentiel.

Veiligheid is een van de prioriteiten van de NMBS en van mezelf. De NMBS heeft bijzondere aandacht voor de sociale veiligheid en het veiligheidsgevoel bij haar klanten en personeel, met preventie en ontradende patrouilles in stations en treinen.

In 2019 begeleidde Securail 60.000 treinen. Het spoordomein telde eind vorig jaar 8.456 camera's. Sinds 4 mei 2020 voeren Securail en politiediensten ook controles uit op de naleving van de maatregelen in het kader van de COVID-19-crisis, zoals het dragen van een mondkapje of een alternatief in de stations en treinen.

De NMBS heeft geen cijfers over het aantal klachten dat bij het gerecht werd ingediend voor daden van seksuele agressie, gepleegd in treinen en stations. Voor deze gegevens verwijs ik naar mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie.

En revanche, la SNCB dispose du chiffrage du nombre d'appels reçus par son Security Operations Center (SOC) pour faits de mœurs dans les trains et dans les gares.

La tendance de ces dernières années est à la hausse puisque le SOC a reçu en 2017, 2018 et 2019 respectivement 173, 180 et 197 appels pour des faits de mœurs. À titre de comparaison, le SOC a reçu plus de 90 000 appels en 2019, tous incidents confondus. On constate donc une augmentation, mais les chiffres sont relatifs comparativement au nombre d'incidents signalés. Il n'empêche que chaque fait de mœurs est un fait de trop.

Je tiens à souligner que la répression des agressions reste avant tout du ressort des services de police. Le Corporate Security Service de la SNCB a néanmoins fait de la surveillance de ces faits sa priorité absolue. Pour rappel, le *masterplan* anti-agression contient une cinquantaine de mesures visant à limiter les faits d'agression. Ainsi, le service de sécurité Securail renforce, par exemple, sa présence dans les premiers et derniers trains ainsi que dans les trains considérés à risque. Le numéro d'urgence 0800 est également affiché dans les infrastructures ferroviaires afin de permettre aux services de sécurité et de police d'être prévenus et d'intervenir dans les plus brefs délais. Par ailleurs, les nouveaux de trains de la SNCB sont équipés d'un système de caméras de surveillance afin de dissuader les éventuels agresseurs, mais également de faciliter la poursuite des auteurs. Enfin, chaque accompagnateur de train suit une formation qui aborde, entre autres, la manière de réagir face à des situations difficiles, notamment en cas d'agression.

En plus de ces mesures, la SNCB souhaite s'attaquer spécifiquement aux faits de mœurs commis dans le domaine ferroviaire et finalise un plan d'action spécifique, avec tous mes encouragements. Ce plan devrait être basé sur plusieurs axes et prévoir diverses mesures telles que des campagnes de communication et des mesures de techno-prévention.

Il va sans dire que la collaboration entre tous les services de police sera un élément essentiel de cette approche, tout comme le contrôle social que vous avez cité – plus il y aura de personnes dans les trains,

moins ce sentiment d'insécurité sera présent –, le bon éclairage des stations et des points d'arrêt, le fait d'assurer une présence, y compris quand il n'y a pas de guichet dans les trains. Avec la SNCB, je m'engage à travailler sur l'ensemble de ces questions.

**08.06 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il est probablement très difficile d'obtenir les chiffres précis du nombre d'agressions. J'ai bien entendu ce que vous proposez pour essayer d'enrayer le phénomène. Nous attendons dès lors avec impatience d'en savoir un peu plus sur le plan d'action spécifique de la SNCB à ce sujet.

J'entends également que le numéro d'urgence 0800 doit être mis bien en évidence dans les trains. Il est effectivement utile, en cas de problème, d'avoir un numéro de contact sous la main.

**08.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

De trein is vrijheid. Dat pleidooi apprecieer ik enorm. Het klopt dat de trein dikwijls een verademing is, bijvoorbeeld voor wie vroeger in de files ploeterde en nu op een trein kan stappen en daarin rustig kan zitten op weg naar het werk of naar huis.

Wij moeten er dan wel voor zorgen dat de trein ook vrijheid blijft en dat die vrijheid voor iedereen opgaat. Voor wie moeilijker te been is of voor mensen met een handicap is het niet altijd gemakkelijk om de trein te nemen. Binnenkort organiseren wij een hoorzitting om te bekijken hoe wij op dat vlak enkele zaken kunnen aanpassen.

Ik hoor u heel graag zeggen dat u veiligheid belangrijk vindt en hoog in het vaandel draagt, reden waarom u samen met de NMBS en met de politie aan een actieplan omtrent veiligheid werkt. In dat verband wil ik twee dingen benadrukken.

Ten eerste, het bestaande nummer is volgens mij veel te weinig bekend. De NMBS kan dat vrij snel opnemen, door in de treincoupés zonder camerabewaking of zonder SOS-knop op zijn minst heel zichtbaar het veiligheidsnummer te hangen.

Ten tweede, er kan een campagne opgezet worden waarbij reizigers ertoe worden aangespoord om elkaar te helpen, voor een grotere solidariteit.

Die twee zaken kunnen volgens mij op heel korte termijn gerealiseerd worden. Ik hoop dat ervan gebruikgemaakt kan worden in samenwerking met uw actieplan. Op die manier denk ik dat wij de trein inderdaad voor iedereen vrijheid kunnen laten zijn.

**08.08 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden.

U hebt de cijfers genoemd. Het is schokkend om te zien hoeveel zedenfeiten in de treinen en stations nog vastgesteld worden. U spreekt over actieplannen en informatie rond bekendmaking van telefoonnummers en dergelijke. Dat is allemaal goed en wel, maar ook het veiligheidspersoneel moet kunnen volgen. Er moeten mensen klaarstaan om effectief op het terrein in te grijpen, wanneer dat nodig is en een dergelijke situatie zich voordoet.

Ik had een aantal vragen over de personeelsbezetting en de financiering van Securail. U verwijst daarvoor naar uw collega van Binnenlandse Zaken. Maar ik roep u toch op om zelf ook met uw collega van Binnenlandse Zaken hierover in overleg te treden, om na te gaan hoe het personeelskader van Securail en de spoorwepolitie verder versterkt kan worden in het verlengde van de uitbreiding van de spoordienst die u plant.

Als het treinaanbod effectief toeneemt, zoals u gepland heeft, maar het veiligheidspersoneel constant blijft, betekent dit gewoon meer werk voor hetzelfde personeel. Dan bestaat het risico dat klachten over zedenfeiten eens te meer onbeantwoord blijven. Dat moeten we te allen tijde vermijden. Bij dezen dus een constructieve oproep aan uw adres.

**08.09 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses qui, au regard du peu de chiffres dont nous disposons, témoignent néanmoins d'un phénomène croissant et dont nous devons nous inquiéter.

J'entends que des mesures ont été prises: des caméras ont été placées, les accompagnateurs de trains suivent des formations et des affiches sont collées dans nos gares. De plus, Securail opère des contrôles relatifs au respect des règles sanitaires, mais en se cantonnant seulement à cet objectif. Dès lors, j'aimerais vous lancer un appel: à côté de ces contrôles, on pourrait en déployer d'autres qui veilleraient au respect de la sécurité des voyageurs.

J'entends aussi que l'on touche ici aux compétences de la ministre de l'Intérieur. C'est pourquoi je vous invite à travailler avec elle, ainsi qu'avec les associations qui accomplissent un travail formidable de sensibilisation et d'information au sujet du harcèlement, en rappelant l'état de la législation, mais aussi en donnant des conseils pour éviter les agresseurs ou réagir face à leur comportement. Bref, je vous prie de solliciter leur expertise.

L'enjeu est de faire en sorte que la honte change de camp, afin qu'elle ne soit plus ressentie par les victimes, mais bien par les agresseurs. De cette manière, les victimes pourront se réconcilier avec les transports en commun dans lesquels elles doivent pouvoir se sentir en sécurité. C'est la moindre des choses que l'on est en droit d'attendre d'un service public.

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

**09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe beheerscontract met de NMBS en de Europese handicapkaart" (5501182C)**

**09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion conclu avec la SNCB et la carte européenne d'invalidité" (5501182C)**

**09.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in uw beleidsverklaring hebt u meegegeven dat u van plan bent om met de NMBS een nieuwe beheersovereenkomst te sluiten. Laten we hopen dat u daar meer succes hebt dan uw voorganger.

In dit nieuwe beheerscontract zal zoals vanouds een onderdeel worden gewijd aan de verhoogde tegemoetkomingen inzake tarieven van tickets en abonnementen, waaronder ook voor mensen met een beperking of andere zaken die aanleiding geven tot een tariefvermindering.

Enkele jaren geleden hebben leden van mijn partij het initiatief van de European Disability Card naar voren geschoven, die van belang is voor personen met een zichtbare of onzichtbare beperking. Uit een antwoord op een vraag aan uw voorganger is gebleken dat de NBMS deze EDC voorlopig niet wil accepteren als geldig bewijs voor een verhoogde tegemoetkoming.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Wat is uw standpunt daaromtrent? Plant u de EDC op te nemen in de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS als criterium voor een verhoogde tegemoetkoming? Hoeveel abonnementhouders genieten vandaag van een verhoogde tegemoetkoming? Ik krijg daarvan graag een overzicht. Wat zijn de verwachtingen van de NMBS ten aanzien van die cijfers in de toekomst?

**09.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, ik kan u geruststellen. Wij nemen de European Disability Card de komende maanden mee in de reflectie over het nieuwe openbaredienstcontract.

Ongeveer 200.000 tot 230.000 rechthebbenden vernieuwen elk jaar hun kaart en er zijn ongeveer 10.000 mensen van meer dan 65 jaar wier kaart vijf jaar geldig is. Ik kan u de tabel bezorgen met het aantal valideringen van moederkaarten tijdens de voorbije vijf jaar.

Na COVID-19 verwacht ik een hoop meer mensen met een beperking op de trein, dankzij alle maatregelen die wij hebben genomen en werken die werden uitgevoerd om de treinen, stations en perrons toegankelijker te maken. Ik kan u echter geen exact cijfer geven. De bedoeling is om een maximaal aantal mensen te bereiken.

**09.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij te vernemen dat u bereid bent om die EDC op te nemen in het toekomstige openbare-

dienstcontract. Dat is nog een reden om te hopen dat dit er komt en een snelle doorstart mag krijgen. De vorige versie van de beheersovereenkomst verviel immers al in 2012 en werd meerdere keren verlengd.

Wij kijken ernaar uit.

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

**10** **Samengevoegde vragen van**

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

**10** **Questions jointes de**

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

**10.01** **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in Oost-Vlaanderen zijn vandaag nog drie dieselspoorlijnen actief waar een oude vervuilende technologie wordt gebruikt. Vooralsnog was er geen plan om de technologie daar te vernieuwen.

Ik had u graag naar de pistes voor de toekomst gevraagd, vooral in het kader van de nieuwe technologieën die al enkele jaren in opmars zijn. In het buitenland lopen al proefprojecten met betrekking tot hybride treinen, waterstoftreinen, batterijtreinen en zelfrijdende treinen.

Mijnheer de minister, in uw beleidsnota hebt u aangekondigd dat u het treinaanbod drastisch wil opvoeren, wat een verhoging van het aantal treinstellen zal impliceren. Hoeveel zullen het er worden? Wanneer worden de volgende bestekken voor nieuwe treinstellen gepubliceerd? Welk budget trekt u uit voor de aankoop daarvan?

Wat is uw inschatting met betrekking tot het gebruik van nieuwe technologieën bij toekomstige leveringen?

Welke proefprojecten plant u met betrekking tot hybride technologie, waterstof- en batterijtreinen of zelfrijdende treinen? Hebt u in dit stadium al enige voorkeur wat betreft de technologieën die ingeschakeld zouden kunnen worden op ons net, in het bijzonder ter vervanging van de dieseltreinen?

Hoe staat u als minister van een groene partij tegenover het standpunt van uw voorgangers, die de vervuilende diesellocomotieven tot minstens 2030 wilden laten rijden?

**10.02** **Jasper Pillen (Open Vld):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS besliste half december om een tweede schijf M7-rijtuigen te bestellen bij Bombardier-Alstom, waar uiteraard ook de eerste schijf werd besteld. Dit is uiteraard en in meerdere opzichten een zeer goede zaak voor alle treingebruikers in ons land.

In de communicatie, en dat is de specificiteit van mijn vraag, werd gemeld dat die 200 rijtuigen die de tweede schijf vormen, in Brugge zullen worden gebouwd. In december 2015, toen het contract voor de eerste schijf werd ondertekend, heeft men ook die belofte gedaan in hoofde van Bombardier. Die belofte werd toen echter even snel verbroken eenmaal het contract ondertekend was. Belangrijke werkzaamheden omtrent die M7 verhuisden naar Frankrijk en dat gebeurde ondanks alle beloftes gedaan aan de onderhandelingsstafel en in de pers.

Wat belooft Bombardier in verband met de bouwlocatie van deze 200 ritten?

Welke de garanties werden hiervoor gegeven? Zal men kunnen toezien op die garanties?

Wanneer zullen de eerste toestellen van deze tweede schijf worden geleverd?

**10.03 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, voor het kerstreces konden wij het goede nieuws vernemen dat 450 miljoen euro zou worden geïnvesteerd in nog eens 200 extra ritten van het type M7, boven op de eerdere bestelling van 445 stuks. Heel goed nieuws is ook dat 130 daarvan autonoom toegankelijke ritten zullen zijn, waardoor ook mensen met een beperking makkelijk zullen kunnen in- en uitstappen. Die investering is meer dan noodzakelijk in het kader van een inhaalbeweging die we moeten maken. We hebben in het verleden gezien dat de reizigersaantallen stijgen als we dat blijven accommoderen, maar dan zullen we nieuwe ritten nodig hebben.

Naar aanleiding van het goede nieuws van de extra bestelling kreeg ik graag een stand van zaken over de eerste bestelling van 445 M7-ritten. Hoeveel daarvan werden al geleverd? Hoeveel mogen we er verwachten in 2021? Wanneer mogen we de 200 bijkomende treinstellen verwachten? Kunt u ook zeggen wat dit betekent inzake capaciteit voor het meenemen van fietsen in de trein, naast de 20.000 extra zitjes die dit zal opleveren?

**10.04 Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS besliste in september 2020 dat elke M7-trein autonoom toegankelijk moet worden zodat reizigers met een beperkte mobiliteit zelfstandig de trein kunnen nemen. Daartoe werd in december een bestelling geplaatst van 130 autonoom toegankelijke ritten. Die ritten zullen ook een aangepast toilet krijgen en een intercomsysteem voor rolstoelgebruikers. Daarnaast werden ook 68 bijkomende ritten besteld met plaats voor reizigers met fietsen en kinderwagens.

Bombardier-Alstom heeft zich geëngageerd om de eerste autonoom toegankelijke ritten te leveren in 2024. Zo zal elke M7-trein kunnen rijden met een autonoom toegankelijk ruit, aangevuld met een stuurruit dat plaats biedt aan reizigers en fietsen.

Maximale autonomie nastreven is goed voor personen met een beperkte mobiliteit, maar ook aan reizigers die hun fiets willen meenemen, biedt dit extra comfort.

Hopelijk zien de reizigers vanaf 2024 ook daadwerkelijk een verbetering inzake de toegankelijkheid, iets waar men al een tijdje op wacht. Er moet nog een lange weg worden afgelegd, waarbij ook een aanpassing aan de stationsinfrastructuur noodzakelijk is. Een autonoom toegankelijke trein op een perron dat niet toegankelijk is, zet immers geen zoden aan de dijk.

Mijnheer de minister, op welke lijnen zullen de M7-toestellen die autonoom toegankelijk zijn worden ingezet? Welke aanpassingen moeten nog gebeuren om deze stations integraal toegankelijk te maken? Zal aan deze stations prioriteit worden gegeven?

Kunnen de autonoom toegankelijke ritten ook bij andere treintypes worden ingezet? Zal dit vanaf 2024 ook gebeuren?

Zoekt de NMBS ook naar oplossingen om bij andere types van treinen een autonoom toegankelijk ruit toe te voegen?

**10.05 Minister Georges Gilkinet:** Het is inderdaad zo dat ik als minister wil inzetten op een uitbreiding van het aanbod voor de reizigers. Ik heb mijn ambitie over het toegankelijk maken van treinen en stations al eerder kenbaar gemaakt.

Het klopt dat deze plannen een impact hebben op de nood aan rollend materieel en dus de komende aankoopdossiers. Mijn kabinet is hierover in voortdurend overleg met de NMBS.

U had een vraag over het gebruik van nieuwe technologieën, mijnheer Roggeman.

Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen alternatieve aandrijfvormen voor treinen en technologieën

zoals ATO, Automatic Train Operation.

De NMBS werkt op beide assen. Zo werd bijvoorbeeld in opdracht van de FOD Mobiliteit een studie uitgevoerd over de mogelijke alternatieven voor de inzet van dieseltractie bij de uitbating van de nog niet-geëlektrificeerde spoorlijnen. De studie is ondertussen afgerond. Infrabel en de NMBS bekijken samen welke optie het best is in de Belgische context.

De NMBS wijst wel op de specifieke context. In Duitsland start men binnenkort met tests met het oog op de aankoop van dit type materieel, om in te zetten op 3.000 kilometer van hun spoorwegnet dat nog niet is geëlektrificeerd. Dat stemt overeen met 39 % van het net. In België is daarentegen al meer dan 97 % van het net geëlektrificeerd.

Deze hoge elektrificatiegraad zorgt voor een specifieke context en maakt de opstart van tests met bijvoorbeeld een waterstofrein niet zo eenvoudig en zinvol.

Met betrekking tot de aankoop van de extra M7-rijtuigen, is het mijn overtuiging dat treinen en stations voor iedereen toegankelijk moeten zijn, ongeacht zijn/haar gezondheidstoestand of fysieke mogelijkheden. Ik ben dan ook blij dat de NMBS bij de aankoop van de nieuwe M7-rijtuigen hiermee rekening gehouden heeft. Bombardier voorziet de rijtuigen van de nieuwe bestellingen op de site van Brugge af te werken zoals dit bij de lopende bestelling het geval is. Contractueel kan de NMBS geen specifieke productiesite opleggen, noch afdwingen. De constructeur dient de NMBS wel steeds op de hoogte te houden van de productiesite en de betrokken leveranciers.

De NMBS ziet toe op het naleven van de kwaliteitseisen bij de productie. Indien de constructeur een verandering van productiesite overweegt, dient hij de kwaliteitswerking op de nieuwe site te laten goedkeuren door de NMBS.

Eind december 2020 was een 40-tal M7-rijtuigen van de eerste bestelling geleverd. In de loop van 2021 voorziet de NMBS in de instroom van 150 andere rijtuigen. Van de nieuwe bestelling zullen de eerste BX-rijtuigen geleverd kunnen worden vanaf april 2023. De eerste totaal nieuw te ontwikkelen en opnieuw te homologeren BD-rijtuigen zullen geleverd worden vanaf maart 2024.

De M7-treinen zullen voornamelijk worden ingezet voor de IC-verbindingen die de Brusselse Noord-Zuidverbinding doorkruisen. Elke M7-trein zal kunnen rijden met een autonoom toegankelijk rijtuig, aangevuld met een stuurrijtuig dat plaats biedt aan reizigers en fietsen. Deze dubbeldekrijtuigen zullen worden gebruikt in treinstellen met M7-materieel en kunnen maar gebruikt worden in combinatie met bepaalde andere types rollend materieel. De NMBS onderzoekt of er oplossingen bestaan om ander rollend materieel autonoom toegankelijk te maken, door bijvoorbeeld de toepassing van een externe oprijplaat voor de Desiro-motorstellen.

Zoals ik al eerder heb gesteld, vergt het toegankelijk maken van het Belgische spoorsysteem zware investeringen in zowel infrastructuur als rollend materieel. Dat is de reden waarom ik het Boost Plan op tafel heb gelegd. Bij de infrastructuur, die zware investeringen vergt, is zowel de NMBS als Infrabel betrokken. Die middelen dienen te worden opgenomen in het investeringsplan en er moet een goede afstemming tussen de NMBS en Infrabel komen.

De ambitie op langere termijn is om de inzet van assistentie zoveel mogelijk overbodig te maken door in te zetten op autonoom toegankelijk materieel. Het assistentieproces blijft immers een drempel omdat de klant moet reserveren en afhankelijk blijft van de aanwezigheid van de assistentieverlener.

**10.06 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik ben blij dat de studie van de FOD Mobiliteit wordt opgeleverd. Ik zal ze opvragen via een schriftelijke vraag en ben benieuwd naar de resultaten en de beleidsomzetting ervan.

**10.07 Jasper Pillen (Open Vld):** Mijnheer de minister, u stelt mij gerust, want u bevestigt de informatie die ik al had. U hebt duidelijke afspraken gemaakt met Bombardier in Brugge. Het is zeer positief dat u en de NMBS dat hebben gedaan, maar u kunt dat – dat is niemands fout – inderdaad juridisch niet afdwingen.

**10.08 Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij volgen het verder op.

**10.09** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ook wij zullen de zaak verder opvolgen. Ik ben blij dat ook op infrastructureel vlak de nodige stappen zullen worden ondernomen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**11.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag dateert van vóór het kerstreces. De discussie die wij in het begin hadden, toont aan dat het nog steeds niet altijd vlot loopt en dat er toch wel heel wat vertragingen zijn.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het kabinet? Zijn de posten allemaal ingevuld? Werkt het kabinet nu op volle toeren?

Uit hoeveel medewerkers bestaat uw kabinet? Hoeveel voltijds equivalenten hebt u in uw ploeg?

Gaat u zich engageren om ons binnen een redelijke termijn te antwoorden op onze schriftelijke en mondelinge vragen?

**11.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, alles gaat goed op mijn kabinet. Ik heb het voorrecht met toffe en slimme mensen samen te werken. Zij doen hun best om u het beste antwoord te bezorgen.

Vandaag, 12 januari, is mijn kabinet nog niet volledig opgericht, maar het werkt, waarvoor ik mijn medewerkers bedank. Ze zijn niet altijd zichtbaar, maar een minister kan niet werken zonder medewerkers en medewerksters. Van de 57 geplande voltijdse equivalenten voor mijn functie als vice-eersteminister en minister van Mobiliteit zijn er momenteel 42 voltijdse equivalenten in dienst.

**11.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dat is het dan. Veel respect voor de vele medewerkers die achter de schermen het vele werk doen. Wij hopen toch vooral dat wij goed kunnen samenwerken en dat wij binnen een redelijke termijn antwoorden krijgen op onze vragen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**12.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag ook aan mevrouw De Sutter gesteld aangezien zij verantwoordelijk is voor de post en zij vond het opnieuw inzetten van de posttrein een sympathiek idee.

Sommigen onder u zullen zich misschien nog herinneren dat bpost en de NMBS tot in 2003 samenwerkten om poststukken te verdelen. De laatste posttreinen werden ingezet vanuit de postsorteercentra Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi en reden naar Brussel. De posttrein bereikte echter zijn eindstation op het moment dat ABX Logistics, de logistieke poot van de NMBS, voor verkoop in de etalage werd geplaatst. De private goederenspoorbedrijven hebben die activiteiten niet overgenomen. Wellicht waren die niet winstgevend genoeg.

Als ecologist hebt u in het regeerakkoord opgenomen de omvang van het goederenspoorvervoer te willen verdubbelen tegen 2030. Men kan meteen een initiatief nemen en bij de overheidsbedrijven beginnen. De heropstart van de posttrein zou immers een mooi initiatief zijn, zeker als we zien hoeveel bestelwagens er

rondrijden in onze steden.

Mijnheer de minister, hoe staat u hier tegenover? Zult u de herinstructie van de posttrein in België ernstig onderzoeken? Zult u dat bespreken met uw collega van Overheidsbedrijven De Sutter?

Heeft de overheid een rol te spelen in het vervangen van vrachtwagens op de weg door goederenvervoer per spoor? Zo ja, welke oplossingen ziet u hier?

Verschillende Europese landen doen vandaag nog steeds een beroep doen op posttreinen. Misschien kan men dat eens bestuderen?

Kunnen de loketten in de stations eventueel ook dienstdoen als afhaalpunt voor pakjes? Is dat volgens u een optie?

Hoe gaat de NMBS vandaag om met de interne poststukken? Heeft de NMBS nog een interne postdienst of doet men hiervoor al een beroep op bpost of andere partners?

**12.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, het is een sympathiek idee uit het verleden, maar het is niet aan mij of de NMBS om ons uit te spreken over de vraag of de pakjes van bpost opnieuw met de trein vervoerd kunnen worden.

Indien gewenst, kan bpost contact opnemen met een goederenvervoerder of -operator, wat de NMBS en Infrabel niet zijn, om zo'n posttrein opnieuw in te zetten. In het oude beheerscontract van de NMBS, dat dateert van 2012, staat dat zij instaat voor het vervoer van reizigers. Haar personeel speelt dan ook een essentiële rol in de veiligheid van de reizigers en de trein waarvoor zij de verantwoordelijkheid draagt. Zij voert ook commerciële taken uit en informatieopdrachten. De NMBS wenst daaraan geen taken toe te voegen, zoals het beheer van pakjes, die ervoor zouden zorgen dat de treinbegeleiders hun essentiële taken op het vlak van informatieverstrekking en veiligheid niet meer naar behoren zouden kunnen uitvoeren.

De overheid heeft inderdaad een rol te spelen om het goederenvervoer per spoor te stimuleren. De doelstelling van de regering en van de minister van Mobiliteit is om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen via een ondersteuning van de sector en een betere samenwerking tussen de transportactoren en Infrabel. Ik werk hier hard aan, samen met mijn 42 medewerkers.

Wat uw vraag betreft om pakjes te kunnen afhalen aan het loket, wijst de NMBS erop dat er nu al pakjesautomaten aan heel wat stations beschikbaar zijn. Indien de NMBS pakketdiensten zoals Kiala of PostPunt aanbood, zou de infrastructuur van de loketten aangepast moeten worden. Vandaag zijn de loketten in onze kleine stations niet uitgerust voor de uitwisseling van pakketten. Om dat te doen, zou de lokettist zijn beveiligde ruimte moeten verlaten. De NMBS beschikt inderdaad over een dienst die de internepostbedeling verzekert, maar doet evengoed een beroep op bpost.

**12.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Uw collega, bevoegd voor bpost, is ook een groene minister. Ik denk dat het wel interessant is om eens samen te zitten om te bekijken of er mogelijkheden zijn om iets te doen op dat vlak. Volgens mij zijn er wel denksporen om het transport via de weg te beperken.

Ik zie geen tegenstelling tussen de prioriteit voor de passagiers en een pakjesdienstverlening. Vroeger ging dat perfect samen. Ik denk dat het de moeite is om dat te bekijken, zeker in het kader van de klimaatdoelstellingen.

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

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

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

**13.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik ga mijn vraag niet stellen. Ik ga ze omzetten in een schriftelijke vraag, zodat ik het antwoord rustig kan nalezen. De vraag dateert van 30 november 2020 en

is gebaseerd op de cijfers van de eerste negen maanden van 2020. Ondertussen zijn wij half januari. Eigenlijk is deze vraag voor een stuk achterhaald en ik vrees dat het antwoord ook dateert van eind november of begin december. Dit is een onderwerp dat een breder debat vraagt. Ik ga het antwoord rustig nalezen, als u het mij wilt bezorgen. Wij kunnen daarover in de toekomst misschien een debat voeren.

Ik vind de manier van werken, waardoor wij achterlopen met vragen, lastig, omdat wij daardoor soms de actualiteitswaarde missen. Misschien moeten wij samen met het commissiesecretariaat en het bureau van de commissie eens nadenken over hoe wij dat kunnen organiseren.

Om wat vaart te maken, zet ik mijn vragen nr. 55011262C, nr. 55011264C en nr. 55011268C om in een schriftelijke vraag. Ik heb trouwens begrepen met betrekking tot de vraag over rijpaden voor het goederenvervoer, dat is nr. 55011268C, dat een collega daarover ook reeds een vraag had omgezet in een schriftelijke vraag in een vorige commissievergadering en antwoord heeft gekregen, maar ik heb nog geen schriftelijk antwoord daarop gekregen. Ik kijk uit naar de schriftelijke antwoorden op die vragen, zodat wij nu wat sneller vooruit kunnen geraken.

**13.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, het is een beetje een ontgoocheling voor mij dat u uw vraag over de veiligheid van fietsers niet stelt. Ik heb hier immers een zeer interessant en belangrijk antwoord over een belangrijk thema. Het antwoord is niet gedateerd, het is inderdaad een vraag uit november, maar het antwoord werd door mijn kabinet – met 42 medewerkers, mevrouw Vindevoghel – geactualiseerd. Ik zal u het antwoord schriftelijk bezorgen. Ik hoop dat wij de tijd en de mogelijkheid zullen hebben om daarover te spreken, omdat de fietsers ook belangrijk zijn met betrekking tot mobiliteit. Mijnheer Van den Bergh, ik denk dat u op dat vlak akkoord gaat met mij.

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

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

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

**14.01** **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Mijnheer de minister, in november was er al een vraag van de drie vakbonden om dringend samen te zitten. Eind december werd ook een stakingsaanzegging ingediend. De situatie bij skeyes blijft dus precair. U had ons beloofd dat u contact met de vakbonden zou opnemen.

Vandaar deze vragen, mijnheer de minister.

De vakbonden hadden u uitgenodigd voor een gesprek. Heeft dat ondertussen plaatsgevonden? Hoe is dat verlopen? Zal u het management van skeyes vragen om een beter kader te scheppen voor de sociale dialoog? Zal uw kabinet de sociale dialoog bij skeyes onder de loop nemen en aanbevelingen doen ter verbetering van de sociale dialoog?

**14.02** Minister **Georges Gilkinet**: Zoals gezegd in het antwoord op de mondelinge vraag van mevrouw Jiroflée in 2020 was er al een ontmoeting tussen mijn kabinet, de 42 medewerkers en de sociale partners van skeyes. Ik kan bevestigen dat ik dus een ontmoeting met de vakbonden van skeyes heb gehad. Dat was een hartelijke en zeer constructieve bijeenkomst. Zij hebben hun opmerkingen op een zeer genuanceerde manier met mij gedeeld. Ik zal het management van skeyes binnenkort ontmoeten.

Zoals ik in hetzelfde antwoord heb gezegd, zal ik er uiteraard nauwlettend op toezien dat alle bedrijven die onder mijn toezicht staan, niet alleen skeyes, maar ook de NMBS en Infrabel enzovoort, efficiënt en met inachtneming van de sociale conventie worden beheerd.

Het lijkt mij belangrijk dat de sociale dialoog binnen het bedrijf plaatsvindt en niet afhankelijk is van de activiteit of de directe interventie van de minister, zelfs als de minister daarvoor veel aandacht heeft, wat hier het geval is.

**14.03** **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Ik heb gisteren nog een bericht gekregen van een personeelslid dat mij op het hart drukte om u erop te wijzen dat er toch werk gemaakt moet worden van de sociale dialoog. In november hebben deze mensen reeds de vraag gesteld. We zijn nu begin januari 2021 en er is nog

steeds geen verzoening. Dit soort zaken sleept toch heel erg lang aan. Ik vind dat dit niet kan. We zijn hier al verschillende keren voor tussenbeide gekomen. Het blijft steeds een probleem. We hebben hoorzittingen gehad waarin hetzelfde probleem ook gesteld werd, en tot op vandaag is dat nog steeds niet opgelost.

Ik hoop echt dat deze gesprekken vooruitgaan en dat de heer Decuyper de tijd neemt om met de afgevaardigden in dialoog te gaan.

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

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

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

**15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de federale regering maakte afgelopen zomer 60 miljoen euro vrij om de gevolgen van de coronacrisis voor luchtverkeersleider skeyes te verzachten. Die waren nodig om de continuïteit van de werking te garanderen.

Door de coronacrisis zijn de luchtactiviteiten fors afgenomen, wat bij skeyes zal leiden tot een groot kastekort. Eerder raakte al bekend dat skeyes het verlies aan inkomsten door het coronavirus raamt op zeker 100 miljoen euro. Behalve de staatssteun kreeg het bedrijf ook al hulp toegezegd van Eurocontrol, de Europese luchtverkeersleider.

Nu zagen we dat skeyes de laatste maanden minder essentiële uitgaven deed, zoals een heteluchtballon van 150.000 euro voor recreatief gebruik en een nieuwe lichtreclame ter waarde van 42.000 euro. Beide aankopen lijken ons geen essentiële aankopen te zijn voor een bedrijf dat het monopolie bezit op zijn activiteiten in België en Luxemburg en dat net miljoenen extra staatssteun kreeg.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Hoe groot zal het geraamde verlies in 2020 zijn voor skeyes? Hebt u recente cijfers hierover? Klopt het dat skeyes een heteluchtballon voor 150.000 euro heeft aangekocht? Waarvoor wordt die gebruikt? Hoe vaak werd die al gebruikt? Was dit een noodzakelijke aankoop? Klopt het dat skeyes in 2020 ook een nieuwe lichtreclame in gebruik heeft genomen? Wat is de kostprijs daarvan?

Het personeel stelt zich daarbij heel wat vragen omdat er aan hen besparingen werden gevraagd, terwijl er uitgaven worden gedaan die volgens hen niet nodig zijn.

**15.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, het bedrag van 60 miljoen euro moet als volgt worden uitgesplitst.

Ten eerste, 25 miljoen euro werd toegekend als dotatie. Op grond van de financiële mechanismen die in het beheerscontract zijn vastgesteld, heeft skeyes namelijk de plicht om de deelname van de Staat aan internationale organisaties als Eurocontrol en MUAC te honoreren. Aangezien het luchtverkeer bijzonder sterk is afgenomen en de inkomsten van skeyes daardoor drastisch zijn verminderd, werd het niet insequent geacht om skeyes te steunen door het een dotatie te geven ter compensatie van de uitgaven die skeyes in dat verband heeft gedaan.

Ten tweede, 20 miljoen euro werd toegekend als een lening aan skeyes. Dat bedrag zal skeyes moeten terugbetalen.

Ten derde, de resterende 15 miljoen euro bestaat uit een anticipatie op de bedragen die door de Staat moeten worden betaald in het kader van de F-factor die in het koninklijk besluit van 20 december 2019 is vastgelegd, zodat die niet schommelen als gevolg van de plotselinge daling van het verkeer.

Als gevolg van de coronacrisis en de drastische vermindering van het aantal vluchten zijn de inkomsten van skeyes in 2020 drastisch gedaald. Er bestaan correctiemechanismen die de onderneming in staat stellen een aanzienlijk deel van de in het jaar n+2, in dit geval 2022, in aanmerking genomen verliezen te recupereren en die in de Europese regelgeving zijn vastgelegd. Gezien de enorme bedragen die verloren gaan en de financiële moeilijkheden waarin de luchtvaartmaatschappijen zich bevinden, worden die

mechanismen echter deels opnieuw besproken binnen de Europese instanties, om na te gaan in hoeverre mechanismen kunnen worden overwogen om in realtime rekening te houden met de aanzienlijke vermindering van het vliegvolume, ter ondersteuning van de luchtverkeersleiding.

Wat betreft uw vragen over de uitgaven van skeyes, hoewel het bedrijf een grote mate van autonomie heeft bij het beheer van aankopen en investeringen, worden deze automatisch toch goed bewaakt. Om volledig transparant te zijn, heb ik mij ook de vragen gesteld die u hebt. Ik heb skeyes gevraagd mij aanvullende, nuttige informatie over deze uitgaven te verstrekken. Ik zal blijven letten op de relevantie van de uitgaven en de financiële situatie van het betreffende overheidsbedrijf.

Ik heb vernomen dat over de uitgavenkwestie een besluit werd genomen en dat de desbetreffende contracten in 2019 werden ondertekend. Meer bepaald in het kader van de naamswijziging van het bedrijf van Belgocontrol naar skeyes werd binnen het bedrijf besloten tot een informatie- en reclamecampagne, naar aanleiding van een onderzoek waaruit bleek dat de nieuwe naam van skeyes nog onvoldoende bekend was en dat er nog bijkomende actie moest worden ondernomen om dit te doen.

In dit kader werd verlichting besteld op de rotonde van de Tervurensteenweg, om het bedrijf onder te aandacht te brengen van de passerende automobilisten. Het contract voor de verlichtingselementen ter waarde van 30.782 euro werd gesloten na een openbare aanbesteding die op 23 augustus 2019 werd gegund. Aan de andere kant werd, na contacten met de luchtvaartindustrie, het idee geboren om een heteluchtballon te sponsoren, om de bekendheid van de naam skeyes bij de spelers op het veld verder te vergroten. Op 2 december 2019 werd, na een openbare aanbesteding, een contract gesloten voor een periode van vijf jaar, met een jaarlijkse betaling van 12.200 euro. In ruil daarvoor vliegt de exploitant minimaal 50 uur per jaar met een heteluchtballon met het logo van skeyes.

In 2020 werd vanwege gezondheidsbeperkingen en vliegverboden in verband met de coronapandemie slechts 17 uur gevlogen. Zoals contractueel afgesproken worden de niet-gevolgen uren overgedragen naar de volgende jaren.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, kunt u afronden?

**15.03** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel vindt dat mijn kabinet niet werkt en dat ik geen antwoord geef. Dit was een duidelijk en compleet antwoord, gemaakt door mijn 42 medewerkers, die ik hierbij nogmaals bedank.

**15.04** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik hoop dat u dat niet gaat blijven herhalen. Er werd gezegd wat er werd gezegd. Tot daar.

Ik heb twee opmerkingen met betrekking tot skeyes.

Ten eerste, het personeel kan dergelijke uitgaven niet appreciëren terwijl zij moeten besparen. Ten tweede, ik ben blij dat u dit van meer nabij opvolgt en dat u die vragen hebt gesteld. Dat is een goede zaak.

Ik wil u nog meegeven dat er de laatste vijf jaar al verschillende hr-managers bij skeyes zijn geweest. Dat toont toch aan dat er een probleem is. De huidige hr-manager rekent per dag 1.300 euro aan. Er zijn dus zaken die dringend op een rijtje moeten worden gezet, zeker als men aan het personeel vraagt om in te leveren. Dan vind ik dat het bedrijf zorgzamer met de uitgaven zou mogen omspringen.

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

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

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

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

**16.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het betreft hier een actueel thema, aangezien de vaccins volop worden verdeeld.

Mijnheer de minister, hoe ziet u zelf de verdeling van de vaccins voor het personeel?

Zal uw kabinet een risicoanalyse maken in verband met de vaccinatie van het personeel waarvoor u bevoegd bent, met name van NMBS, Infrabel en skeyes? Zijn NMBS, Infrabel of skeyes vragende partij om hun medewerkers te vaccineren? Denkt u dat er personeelsleden risicjobs vervullen? Behoren de personeelsleden van NMBS, Infrabel en skeyes volgens u tot een risicogroep of een groep van maatschappelijk en economisch belang, waardoor ze sneller gevaccineerd moeten worden?

Kan de interne medische dienst van de NMBS een rol spelen bij de vaccinatie?

**16.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ten eerste, bij de NMBS en skeyes zijn er risicoanalyses gemaakt, zoals voorgeschreven door de wet op het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

Ten tweede, de NMBS wenst zeker dat haar medewerkers worden gevaccineerd, maar volgt de richtlijnen van Sciensano. De vraag werd nog niet expliciet gesteld door skeyes. Wel moet er rekening mee gehouden worden dat skeyes onderhevig is aan een beheerscontract waarbij essentiële dienstverlening voor humanitaire vluchten en vluchten in nood van cruciaal belang zijn. Er dient dus voor gezorgd te worden dat die doelgroep haar taak als dienstverlener verder kan uitoefenen. Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat er naar gelang van het volume aan luchtverkeer voldoende personeel beschikbaar is om de dienstverlening te kunnen garanderen.

Ten derde, enerzijds de NMBS en anderzijds het luchtvervoer, de luchthavens en de essentiële diensten ter ondersteuning van het luchtvervoer, de grondafhandeling, de luchtvaartnavigatie, de luchtverkeersleiding en -planning, behoren tot de private en publieke bedrijven en diensten die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de vitale belangen van de natie en de behoeften van de bevolking, zoals gedefinieerd in de bijlage van het ministerieel besluit van 1 november 2020.

In het rapport van de Hoge Gezondheidsraad met als titel *Vaccinatiestrategie tegen COVID-19 in België* staat het volgende. "Hij beveelt aan dat de volgende groepen prioriteit krijgen bij de vaccinatie tegen COVID-19 op basis van de beschikbare gegevens en statistische analyse: ten eerste, alle gezondheidswerkers; ten tweede, alle personen ouder dan 65 jaar; ten derde, patiënten in de leeftijdsgroep tussen 45 en 65 jaar met comorbiditeit die het risico lopen een ernstige vorm van COVID-19 te ontwikkelen, en daarna de mensen in essentiële beroepen."

We hopen dat er snel kan worden gevaccineerd. De campagne evolueert continu en hangt vooral af van de beschikbaarheid van de vaccins.

Ten vierde, HR Rail kan zeker een coördinerende rol spelen bij eventuele toekomstige vaccinatiecampagnes, samen met de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk, in nauwe samenwerking met de interne diensten voor preventie en bescherming op het werk. Dat is echter nog niet onmiddellijk aan de orde, omdat er andere prioriteiten zijn.

**16.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is misschien nog niet aan de orde, maar het zou goed zijn als de overheidsbedrijven al bekijken hoe ze een en ander kunnen organiseren. De NMBS en Infrabel zijn immers grote bedrijven en ik hoop dat ze hier op tijd mee zullen beginnen.

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

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

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

**17.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Vanaf 1 februari 2021 zal de NMBS naar jaarlijkse gewoonte enkele tarieven verhogen. Een standaardticket wordt gemiddeld 0,65 % duurder. De woon-werkabonnementen en schoolabonnementen worden 1,95 % duurder. Dat zijn de lichte prijsstijgingen. De speciale Youth Holidays-passen waarmee jongeren tot 26 jaar tijdens de schoolvakantie een week of maand

onbeperkt met de trein kunnen reizen, worden fors duurder. Die tickets zullen respectievelijk 18 en 29 euro kosten vanaf 1 februari. Dat zijn stijgingen met 20 en 16 %. Ook de tienrittenkaarten maakt de NMBS duurder, maar daar valt wel aan te ontkomen door ze via de app digitaal te kopen in plaats van op papier. De NMBS lanceert die mogelijkheid begin volgend jaar. De digitale Standard Multi voor 10 reizen in tweede klasse blijft 83 euro tegenover 86 euro voor de papieren versie. De Youth Multi, de vroegere GoPass, wordt 53 euro, en 55 euro voor de papieren rittenkaart.

In de regeerverklaring staat dat de NMBS de tarieven eenvoudiger zou maken. Dat klopt niet als men dit bekijkt. Binnenkort zullen de tarieven zelfs verschillen tussen wie een smartphone heeft en wie nog een papieren ticket koopt. Gaat u akkoord met deze aanpak? Erkent u de prijzdiscriminatie tussen digitale tickets en niet-digitale tickets?

Was u op de hoogte van de prijsstijging van 20% voor de tickets gericht op jongeren tijdens de vakantieperiodes? Hoe staat u hier tegenover? Zullen jongeren zo de trein meer ontdekken? Hoe verantwoordt de NMBS zulke forse prijsstijgingen in de jongerencategorie?

Loketten sluiten en nadien korting geven op digitale tickets is het signaal dat de NMBS geeft. Er wordt gekozen voor personeelsafbouw en de NMBS stuurt de klant in die richting om geen gebruik meer te maken van de loketten. Is dat ook uw visie op het spoor, wetende dat een vrouw op de drie de trein niet durft te nemen uit schrik voor medereizigers en lege stations? Daar hebben we daarstraks over gediscussieerd.

**17.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, wij leven in een wereld van digitalisering, die nog wordt versterkt door de gezondheidscrisis die wij nu meemaken. Dat heeft vele positieve gevolgen, maar het verdient ook onze aandacht voor de zwakste groepen.

De NMBS biedt haar producten aan via heel wat kanalen. Zij stelt vast dat haar klanten haar producten steeds meer digitaal aankopen. De NMBS volgt deze trend en zet daarom sterk in op haar verkoop via de digitale kanalen zodat een verdere groei mogelijk gemaakt wordt. Het is ook een kwestie van aantrekkelijkheid van de trein voor een bepaald publiek.

De NMBS wijst erop dat een prijsdifferentiatie tussen verkoopkanalen eerder een trend geworden is dan een uitzondering, en niet alleen voor de vervoerssector.

Het eenvoudiger maken van het aanbod van de NMBS wordt constant onderzocht. De digitalisering van de passen past in deze context. Digitale tickets zijn goedkoper voor een bedrijf. Het is dus normaal die vermindering door te geven aan de gebruikers. Het is ook normaal, en belangrijk, niet-digitale tickets te behouden tegen een aantrekkelijk tarief.

De Youth Holidays-producten zijn vijf jaar geleden gelanceerd. De prijs ervan is uitermate competitief en laat jongeren flexibel en goedkoop met de trein reizen gedurende de vakantie. Sinds de lancering van het product is het de eerste keer dat de tarieven voor de versie van 1 maand aangepast worden. Ook na deze prijsaanpassing zijn de prijzen voor de Youth Holidays-producten erg aantrekkelijk voor de jongeren. De NMBS wil benadrukken dat noch voor de Youhtickets, noch voor de digitale Youth Multi de prijzen gestegen zijn.

De digitalisering van de passen is in het leven geroepen om fraudegevallen te verminderen aan boord van de treinen en minder discussie met de treinbegeleider te creëren. De passen werden soms manueel aangepast of gecorrigeerd en dat leidde in het verleden tot onnodige discussies aan boord van de trein. De NMBS stelt alles in het werk om de veiligheid van de reizigers te garanderen door middel van patrouilles, camera's, treinbegeleiders aan boord van de treinen en ook door onnodige discussiepunten rond papieren invulpassen te verminderen.

**17.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u zegt dat de passen voor jongeren competitief moeten zijn. Ik ben afgelopen weekend met mijn twee dochters met de trein naar de Ardennen gegaan. Zij waren heel blij dat zij de gratis tickets konden gebruiken, want voor jongeren is de trein nog altijd duur.

Ik vind het dus geen goed signaal om nu prijsstijgingen door te voeren, terwijl wij juist iedereen willen aanmoedigen om de trein te nemen. Ik vind het jammer dat men die politiek van duurder maken voortzet, zeker voor bepaalde categorieën, zoals jongeren. Ook mensen die niet digitaal mee zijn, worden gestraft: als

men geen computer heeft, is een ticket duurder. Ik vind dat geen goede zaak.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh.*

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

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

**18.01** **Hervé Rigot (PS)**: Monsieur le président, monsieur le ministre, meilleurs vœux à toutes et tous. Nous n'avons malheureusement pas encore eu l'occasion de nous rencontrer ni virtuellement ni physiquement cette année.

Monsieur le ministre, seules 21 gares sur 546 en Belgique, ce qui représente moins de 4 %, permettent à chaque personne à mobilité réduite de se rendre en toute autonomie sur le quai de la gare et de prendre le train librement sans assistance aucune. Force est de constater que les gares de Huy et de Waremme, l'arrondissement d'où je viens, gares particulièrement fréquentées par les navetteurs, sont dépourvues de tout équipement.

Concernant cette situation spécifique des gares de Huy et Waremme, votre prédécesseur, M. Bellot, nous avait indiqué que le financement ferait l'objet d'une négociation dans le plan pluriannuel d'investissement du gouvernement. Les gares de Huy et de Waremme seraient inscrites dans la proposition de plan de la SNCB pour une réalisation au cours des années 2025 ou 2026, ce qui est très tard.

Monsieur le ministre, qu'advient-il du plan intégré de la SNCB et d'Infrabel pour le rehaussement des quais et de l'accessibilité intégrale pour la période 2020-2030? Confirmez-vous le planning des investissements pour Huy et Waremme et pouvez-vous préciser le type de travaux d'accessibilité prévus pour ces deux gares?

La SNCB s'est dotée, il y a quelque temps, d'un coordinateur Accessibilité pour faciliter la vie des PMR. A-t-il le mandat d'améliorer la politique de gestion des PMR à la SNCB?

Enfin, prenez-vous des contacts avec vos collègues par rapport à l'accessibilité aux transports en commun pour toutes les personnes handicapées afin de faciliter leur inclusion dans notre société?

**18.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Rigot, je vous présente également mes meilleurs vœux.

J'espère que vous aurez bien compris que ma volonté est de réserver une attention particulière à l'accessibilité des transports en commun et, en l'occurrence, des trains. Les efforts en ce domaine seront non seulement poursuivis, mais également accélérés, en concertation étroite avec la SNCB et Infrabel. Les négociations entre les deux sociétés à propos du *masterplan* – qui est disponible –, puisque les deux doivent intervenir, en sont au stade final et s'achèveront dans le courant de ce mois. Notre objectif commun – qui figure dans ma note de politique générale – est d'atteindre un nombre de 250 gares supplémentaires qui soient accessibles et autonomes à la fin 2030.

Les gares de Huy et de Waremme sont reprises dans ce plan, qui vise un aboutissement des projets respectifs pour la fin 2024. Ces derniers consistent dans le rehaussement des quais à 76 centimètres – qui sera dorénavant la règle – et leur accessibilité au moyen de rampes ou d'ascenseurs à destination des personnes à mobilité réduite ou des cyclistes. Une étude préliminaire à ce sujet est en cours.

Pour répondre à une autre de vos questions, le coordinateur Accessibilité est responsable de la mise en œuvre d'une stratégie visant à rendre la SNCB encore plus accessible et doit aussi veiller à ce que cette exigence soit intégrée dans tous les projets d'investissement existants et futurs. Pour ce faire, il consulte toutes les parties prenantes internes et externes, telles que le Conseil Supérieur National des Personnes

Handicapées, Unia, le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB), les bureaux techniques, les autorités, les transporteurs et les clients individuels. Je me rappelle que votre commission avait décidé de tenir des auditions avec quelques-uns de ces interlocuteurs. Il serait intéressant d'exaucer ce vœu, si ce n'est déjà fait. Cela dit, il ne m'appartient pas, en tant que ministre, de déterminer les travaux du Parlement. Veuillez dès lors considérer cette parenthèse comme une simple suggestion.

Tant sur le plan du bien-être que celui de la mobilité, les compétences sont réparties dans ce pays entre le pouvoir fédéral et les Régions. Une concertation est régulièrement menée entre la SNCB et les autres opérateurs afin de promouvoir l'accessibilité et l'interchangeabilité des divers modes de transport. Je conçois qu'il reste encore de nombreux efforts à consentir en la matière, mais croyez bien que j'y travaille depuis un peu plus de cent jours avec ambition, rigueur et énergie. Vous pouvez compter sur ma détermination en ce domaine!

**18.03 Hervé Rigot (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

En effet, il s'agit d'une bonne nouvelle. Je me réjouis d'entendre que le programme est bien maintenu pour les gares de Huy et Waremme et, qu'au regard de la réponse de votre prédécesseur, on peut espérer que le projet sera avancé d'une année, voire deux. Il s'agit d'une excellente nouvelle pour toutes les personnes à mobilité réduite qui pourront profiter de nos transports et se rendre en toute autonomie là où elles le désirent.

Je vous souhaite beaucoup de courage dans vos fonctions. Je ne doute pas que nous aurons encore l'occasion de discuter de la question. Je suis également convaincu que vous ferez preuve de détermination pour répondre aux besoins de tous nos usagers. En effet, le propre des transports en commun est de veiller à l'accessibilité au bien-être pour toutes et tous.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De minister verwees naar de hoorzitting met betrekking tot de toegankelijkheid van het spoor. Daarvoor zullen de afspraken volgende week tijdens de regeling van de werkzaamheden worden vastgelegd. Er is gevraagd wie de fracties willen horen tijdens de hoorzittingen. De afspraken zullen volgende week worden gemaakt. Mijnheer de minister, hiermee bent u meteen ook op de hoogte.

**19 Questions jointes de**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'assistance pour les PMR à la gare d'Anderlecht" (55011485C)**

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

**19 Samengevoegde vragen van**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in het station Anderlecht" (55011485C)**

- **Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het nieuwe station Anderlecht voor rolstoelgebruikers" (55011725C)**

**19.01 Josy Arens (cdH):** Monsieur le président, monsieur le ministre, la gare rénovée d'Anderlecht est équipée de rampes et d'ascenseurs accessibles aux PMR et je m'en réjouis. Mais on apprend que, si la gare est accessible aux PMR, il n'y a aucun service d'assistance afin que les personnes en chaise roulante puissent accéder aux wagons. Vous conviendrez qu'une gare accessible aux PMR, sans que les wagons ne le soient, ne va en rien renforcer l'accessibilité aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

La SNCB a déjà expliqué que le service d'assistance personnelle n'était, pour l'heure, pas opérationnel à Anderlecht.

Monsieur le ministre, quelles seront donc vos initiatives afin de proposer ce service à la gare d'Anderlecht? De plus, le service d'assistance personnelle jusqu'à 24 heures avant le départ est accessible dans 132 gares sur les 553 que compte le pays – soit 24 % – et jusqu'à 3 heures avant le départ dans 41 gares, soit un peu plus de 7 %, ce qui reste très peu.

Dans le cadre de vos ambitions affichées et de vos promesses sur le développement du rail, qu'envisagez-vous afin d'améliorer l'accessibilité des gares du pays et des montées dans les wagons pour les PMR? Combien de gares disposent-elles d'infrastructures permettant l'accès aux PMR? Comptez-vous engager du personnel dévolu à l'assistance personnelle, afin que les travaux réalisés pour rendre ces gares accessibles ne soient pas inutiles?

**19.02 Sophie Rohonyi (DéFI):** *Monsieur le président, monsieur le ministre, une nouvelle gare a été inaugurée le 13 décembre dernier à Anderlecht. Bien que la gare soit équipée de rampes et d'ascenseurs, il n'y aurait pas, selon le directeur du CAWAB (Collectif Accessibilité Wallonie et Bruxelles), de système d'assistance permettant aux personnes en chaise roulante d'accéder au train. Elles peuvent donc se rendre à la gare mais pas au train lui-même.*

*La SNCB explique que la gare d'Anderlecht est dotée d'une infrastructure accessible aux personnes à mobilité réduite, grâce notamment à des rampes pour accéder à chaque quai mais qu'il est impossible de prévoir un système d'assistance aux personnes en fauteuil roulant, faute de personnel suffisant. La SNCB précise que les futurs trains seront plus accessibles que les actuels car lorsque la porte s'ouvrira, une plateforme coulissante comblera la distance entre le train et le quai, afin que les voyageurs à mobilité réduite puissent facilement embarquer en toute autonomie. Pour le moment, la SNCB ne propose une assistance personnelle de ce genre à Bruxelles que dans les gares les plus fréquentées. C'est le cas à Bruxelles-Central, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman.*

*En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir si une évaluation est prévue dans les prochains mois afin d'examiner la possibilité d'assistance pour les personnes en fauteuil roulant au sein de la nouvelle gare d'Anderlecht? Dans l'affirmative, dans quel délai?*

**19.03 Georges Gilkinet,** ministre: Monsieur le président, contrairement à la légende, M. Arens ne pose pas que des questions sur des gares en province de Luxembourg.

**19.04 Josy Arens (cdH):** Monsieur le ministre, vous voyez! Tout est possible!

**19.05 Georges Gilkinet,** ministre: Comme je viens de le répéter lors de la présentation de mon exposé d'orientation politique, une attention particulière sera accordée sous cette législative et, à mon initiative, à l'amélioration de l'accessibilité. L'accessibilité des trains et des gares doit être universelle pour toutes et tous, quel que soit l'état de santé ou de mobilité. Les efforts en la matière seront poursuivis en collaboration étroite avec la SNCB et Infrabel, étant entendu que la situation de départ dont j'hérite est très variable et en de nombreux points, elle est tout sauf optimale. C'est le résultat d'années de non-investissement dont je veux bien répondre, mais pour lesquels les responsabilités passées doivent être clairement identifiées.

Je vous informe que la gare d'Anderlecht - point d'arrêt sans personnel présent, particulièrement bien situé que j'ai inauguré - est bien dotée d'une infrastructure accessible aux personnes à mobilité réduite. Les quais sont d'ores et déjà à la hauteur standard de 76 cm et sont pourvus de marquages podotactiles; un automate de vente est accessible à tout le monde et la gare est équipée de deux rampes d'accès conformes aux exigences des personnes à mobilité réduite, à savoir une pente de 5 % et des paliers tous les dix mètres.

*Voorzitter: Tomas Roggeman.*

*Président: Tomas Roggeman.*

La gare a été construite conformément à la volonté et à l'ambition de la SNCB de doubler le nombre de gares accessibles aux personnes à mobilité réduite en cinq ans pour passer, dans un premier temps, à 150, puis à 250 gares accessibles. Il est cependant vrai que la gare d'Anderlecht ne dispose pas d'un service d'assistance permanent, notamment parce qu'il s'agit d'un point d'arrêt sans personnel présent de façon constante sur les lieux. Toutefois, les voyageurs qui souhaitent bénéficier d'une assistance peuvent s'adresser à tout moment à Bruxelles-Midi, qui est à proximité et où toutes les facilités sont disponibles.

Nous étudions avec la SNCB des modalités pour faire en sorte que, dans les voitures Desiro que M. Arens n'aime pas beaucoup - c'est l'objet d'une autre question - mais qui ont le mérite d'être à la hauteur des quais et donc facilement accessibles, les accompagnateurs de train puissent permettre à des personnes en chaise roulante de pénétrer dans les voitures. J'ai appris récemment qu'on ne parlait pas de wagon pour le transport de personnes mais de voiture. Ce n'est pas un reproche, monsieur Arens.

Actuellement, seules 78 gares sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Je le regrette et je fais tout pour améliorer la situation. Les négociations entre la SNCB et Infrabel, je viens de le dire à M. Rigot, en sont au stade final. Elles seront clôturées en janvier 2021 avec l'objectif d'arriver le plus rapidement possible à au moins 250 gares accessibles. Tant au niveau du bien-être que celui de la mobilité, les compétences sont réparties entre les autorités fédérales et les autres Régions. Nous communiquons pour améliorer les choses. Vous pouvez vous aussi compter sur ma détermination pour améliorer davantage l'accessibilité non seulement des gares mais aussi des trains, par tout moyen possible et disponible et le plus rapidement possible.

**19.06 Josy Arens (cdH):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je prends bien sûr bonne note de votre engagement, je sais qu'il est sérieux. Je suis quand même un petit peu inquiet, car, dernièrement, je lisais certaines de vos déclarations dans les journaux selon lesquelles vous disiez "espérer" convaincre vos partenaires du gouvernement d'investir davantage dans le rail. J'espère que cela va se faire sans grande difficulté parce que le rail est l'avenir de la mobilité.

**19.07 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses.

Je sais combien la SNCB et Infrabel investissent dans l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite ou en chaise roulante, avec un système d'assistance adapté. Cela faisait d'ailleurs l'objet de la question de notre collègue Rigot.

Il n'en demeure pas moins que des perspectives concrètes doivent encore pouvoir être offertes à ces personnes fragilisées pour accéder à la gare en tant que telle, mais aussi aux trains, et ce quelle que soit la gare qu'elles fréquentent, et *a fortiori* lorsque celle-ci est toute nouvelle et vient d'être inaugurée. Je vous avoue ne pas être totalement rassurée quant à l'accessibilité des trains.

Je me permets d'insister sur ce point. En effet, il s'agit ici d'une revendication légitime du secteur associatif et des citoyens qu'il représente, mais il s'agit aussi de respecter nos engagements internationaux. Le droit à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est notamment rappelé par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et le règlement européen 100/2014. Ces deux instruments doivent à mon sens guider tous les travaux d'aménagement ou de rénovation d'une infrastructure ferroviaire.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**20.01 Josy Arens (cdH):** Monsieur le président, monsieur le ministre, la Région bruxelloise a récemment communiqué son plan SmartMove, comprenant la taxe kilométrique intelligente. Alors que celle-ci affecterait des milliers de Belges francophones, néerlandophones ou luxembourgeois, on ne peut que regretter l'absence totale de concertation de la Région bruxelloise avec les autres Régions, malgré, notamment, une motion votée à l'unanimité par le Parlement wallon demandant une concertation préalable avant toute communication.

Nous sommes d'accord pour dire que la fiscalité en la matière doit évoluer pour être davantage en adéquation avec la mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle. Mais pas n'importe comment. Sans alternative crédible, cette taxe ne sera qu'une taxe supplémentaire qui fera mal à des milliers de Belges, comme je l'ai déjà dit.

Vous avez déclaré vouloir jouer pleinement votre rôle de ministre fédéral dans ce dossier, et je vous en félicite.

Monsieur le ministre, quels sont vos projets pour mener à bien la finalisation du RER, le développement de l'offre intra-bruxelloise? Ces éléments sont des pièces maîtresses dans le désengorgement automobile de Bruxelles.

Par ailleurs, quelle est votre politique en matière de parkings SNCB? Ces parkings sont de plus en plus

nombreux à être payants et constituent donc un frein pour les usagers. D'autres sont régulièrement saturés.

On voit sur les réseaux sociaux que vous êtes en contact régulier avec vos collègues ministres de la Mobilité, ce dont je vous félicite aussi. Quelles propositions allez-vous donc leur soumettre pour mener une réflexion constructive sur ce vaste sujet?

**20.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, merci pour votre question.

Nos vieilles habitudes de mobilité centrées sur l'utilisation de la voiture privée sont aussi une entrave à notre liberté. La ville de Bruxelles fait partie des villes européennes les plus embouteillées et, dès lors, les plus polluées. Je ne crois pas, tout en n'étant pas Bruxellois, mais venant depuis de longues années tous les jours à Bruxelles, que ne rien faire soit une option.

Je pense, et j'ai cru avoir compris que, malgré ce que vous répétez régulièrement, la Région bruxelloise souhaite une concertation, et je vais y revenir, à propos du projet SmartMove. La décision qui a été prise par son gouvernement, consiste à soumettre aux autres gouvernements, fédéral et régionaux, le projet pour discussion. Je pense que dans une démocratie, entre gens intelligents et bien élevés, on peut toujours discuter.

Pour ce qui me concerne, afin d'améliorer la mobilité à Bruxelles, mon ambition est de développer l'offre suburbaine dans notre capitale. L'offre S à Bruxelles, c'est, actuellement, douze relations commerciales qui desservent Bruxelles et sa périphérie. Cela représente plus de 700 trajets par jour desservant 144 gares dont 35 à Bruxelles, depuis le 13 novembre, avec l'ouverture de la gare d'Anderlecht dont nous venons de parler.

Cette offre, qui est trop peu connue et qui doit être développée – cela fait vraiment partie de mes projets –, représente une réelle solution de substitution à la voiture et offre des temps de parcours très concurrentiels, notamment aux heures de pointe. Elle présente l'avantage énorme que les rails sont déjà posés, que l'espace a été réservé et qu'avec des investissements pas trop coûteux – il ne s'agit pas de construire un deuxième tunnel, une deuxième jonction Nord-Midi –, on peut faire beaucoup, notamment entre l'est et l'ouest, pour trouver des solutions de mobilité pour des communes qui en ont besoin. Je pense notamment à la commune d'Uccle. J'ai introduit (vous aurez pu le lire dans la presse) dans le cadre du plan de relance et de résilience de l'Union européenne, des projets très concrets en la matière, en concertation avec Infrabel et la SNCB.

La finalisation du RER est une autre de mes priorités. J'espère que vous avez pu lire dans *La Libre Belgique* et *La Dernière Heure* de ce lundi où nous en sommes. Les travaux sont toujours en cours. Je veillerai à ce que les timings soient respectés, voire accélérés par Infrabel, afin que la SNCB puisse développer son offre suburbaine et atteindre l'objectif poursuivi, à savoir l'obtention d'une fréquence d'au moins quatre trajets par heure, dans un premier temps, dans les gares situées en zone RER. L'idée est d'améliorer l'offre, chaque année d'ici 2025, dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre de la SNCB, pour arriver à la fréquence précitée en 2025.

Il s'agit d'un dossier complexe qui nécessite de nombreux travaux. Étant en charge de la Mobilité depuis 100 jours, je ne peux être tenu responsable des difficultés du passé. Une partie de ces travaux a déjà été réalisée. D'autres doivent encore être mis en œuvre. Le comité de pilotage qui suit le dossier a tenu sa première réunion sous ma responsabilité ministérielle, vendredi dernier. L'ambiance est très bonne. La volonté de travailler est là et je m'en réjouis.

Pour ce qui concerne les parkings, je me permets de renvoyer à la réponse que j'ai donnée à vos collègues en début de séance. Votre question n'était pas jointe, mais j'y ai répondu de façon assez complète.

Pour ce qui est de la négociation, j'ai effectivement des contacts réguliers avec mes collègues régionaux, que je reverrai mardi prochain. Il est important que les quatre ministres de la Mobilité se parlent et collaborent. C'est une autre manière de faire de la politique que de s'envoyer des scuds par-delà des frontières qui ne sont même pas physiques.

Quant au dossier SmartMove, il a été décidé de le renvoyer au Comité de concertation qui a chargé la Région de Bruxelles-Capitale de créer une structure de concertation ad hoc, sous la présidence la Région bruxelloise. Cette structure prévoit qu'un groupe de travail se mette en place, organise la concertation, en

fasse la synthèse et revienne vers le Comité de concertation.

Il importe de mentionner que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagé à ne prendre aucune décision tant que la concertation est en cours au sein du groupe interfédéral ad hoc, à tout le moins jusqu'au 31 mars 2021. Cet engagement sera renouvelé en fonction des résultats de la concertation. J'espère que nous pourrons nous parler de façon constructive entre adultes et responsables politiques à la recherche de solutions.

**20.03 Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et vos précisions exhaustives. Bien sûr, le cdH restera attentif à ce dossier car, au sujet du RER, j'estime que l'accord gouvernemental était peu détaillé.

Enfin, en ce qui concerne les parkings SNCB, j'ai écouté votre réponse avec attention. À l'instar des députés de votre parti, à diverses reprises je me suis aussi exprimé pour demander la gratuité de ces parkings, de manière à inciter les citoyens à prendre davantage le train pour leurs déplacements.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**21.01 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous avons longuement parlé des gares en tant que lieux de vie ou de passage. Ma question porte dès lors sur les circuits courts. La SNCB a lancé un appel à candidatures auprès des producteurs locaux et associations afin de tenir des points de retrait où les consommateurs ayant préalablement commandé en ligne pourront venir chercher leur commande une fois par semaine.

Ce projet visant à soutenir les circuits courts comprendra au moins 70 % d'aliments produits à maximum 30 km de la gare en question. L'espace sera mis à disposition gratuitement et accessible pendant les heures de pointe. Le projet doit se déployer - selon les informations parues à ce stade - dans trois gares, à savoir Ottignies-Louvain-la-Neuve, Liège-Guillemins et Gand-Saint-Pierre.

Où en est le projet, et a-t-il été maintenu pendant le deuxième confinement? Beaucoup de candidatures ont-elles été retenues? Je pense que l'appel à candidatures se clôturait le 4 décembre.

Quels sont les critères permettant de désigner une gare pour accueillir ce projet? En fonction des résultats de l'évaluation de ces projets pilotes, est-il prévu d'étendre le projet à d'autres gares et régions? Selon quels critères?

**21.02 Georges Gilkinet**, ministre: Je salue bien entendu le projet de la SNCB qui vise la promotion des circuits courts. Ce genre de projets doit, en effet, être encouragé et soutenu dans le but de faire des gares des lieux de vie à la fois multiservices et multimodaux. La philosophie de l'accord de gouvernement consiste d'ailleurs à œuvrer en faveur de la transition écologique et solidaire.

Le travail à cet égard s'est poursuivi durant le confinement et, malgré ce dernier, la phase d'appel à candidatures s'est clôturée non pas le 4 décembre mais le 8 décembre dernier. La SNCB a reçu une quarantaine de candidatures, ce qui témoigne de l'intérêt que suscite le projet. L'analyse de ces candidatures est en cours. La SNCB compte sur un lancement à partir du mois de mars, pour autant que les conditions sanitaires le permettent.

Le test est prévu pour une durée d'un an. Les gares accueillant ce projet doivent encore être sélectionnées, compte tenu de différents critères tels que l'espace disponible et adapté, les possibilités logistiques et le soutien local. Pour la phase de test, les gares d'Ottignies, de Liège-Guillemins, de Gand-Saint-Pierre et de Braine-le-Comte ont été sélectionnées sur cette base.

Pour un futur déploiement, la SNCB se basera sur les enseignements tirés de cette période de test. À l'issue d'une période d'observation, l'objectif sera d'étendre ce projet à d'autres gares. Je me réjouis déjà de les

inaugurer, monsieur Parent.

**21.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre.

C'est vrai que j'ai été patient. C'est la première fois que nous avons l'occasion d'échanger dans le cadre de l'exercice questions et réponses. Merci pour vos réponses. Il est réjouissant d'entendre que ce projet suscite de l'enthousiasme. Des candidatures ont été reçues en nombre. Je me réjouis également de l'agenda et de voir qu'il pourrait se mettre en place à partir de mars. Nous espérons tous que le contexte sanitaire permettra la mise en oeuvre de ce type de projet et le déploiement de cette activité.

Comme vous l'avez souligné, les gares sont des lieux bien connectés. Il va de soi qu'il est intéressant de renforcer leur rôle en tant que pôle de services et réceptacles d'activités qui permettent de les animer et d'en faire des lieux de vie. Ce projet, comme vous l'avez dit, a du sens. Il consiste à proposer une offre supplémentaire aux voyageurs mais aussi aux habitants qui résident à proximité des gares, ainsi que d'offrir des activités complémentaires aux producteurs locaux, tels des points de vente supplémentaires. Je me réjouis de ce projet.

Quant aux tests et à la phase de test, je comprends les critères qui ont été appliqués. Je vous questionnerai à nouveau dans un an, une fois la période de test terminée, pour voir s'il est possible d'étendre ce projet. Beaucoup de gares plus petites constituent, elles aussi, une ceinture alimentaire intéressante autour de leur territoire, notamment en zone rurale. Il serait intéressant de voir s'il est possible d'élargir ce projet au-delà des grandes gares bien fréquentées d'Ottignies, Liège ou Gand.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**22.01 Gaby Colebunders** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik ben geen lid van deze commissie. We hebben elkaar nog niet echt gesproken, maar iets in mij zegt mij dat dat in de eerstkomende maanden sterk zal veranderen.

**22.02 Minister Georges Gilkinet:** Met plezier.

**22.03 Gaby Colebunders** (PVDA-PTB): De reden daarvoor is het aantal treinreizigers in Limburg. Terwijl in het hele land het aantal treinreizigers stijgt, blijkt dat er in Limburg een aanzienlijke daling is. Uit de officiële reizigerstellingen van de NMBS blijkt dat er in 2013 op een gemiddelde weekdag nog 16.000 mensen opstapten in een van de 20 Limburgse stations. In 2018 zakte dat cijfer naar minder dan 16.000. In 2019 zette die trend zich voort naar 15.400, een daling van maar liefst 7,24 % in zes jaar tijd.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u die rampzalige cijfers en wat zal uw regering doen om het aantal Limburgse treinreizigers op te krikken?

Een aantal stations met sterke dalingen, zoals Sint-Truiden, met een daling van bijna 30 %, Genk, met een daling van bijna 19 %, en Neerpelt, met een daling van 50 %, zag de openingsuren van de loketten sterk teruggedrongen worden. Zult u de openingsuren van de loketten weer uitbreiden om de dienstverlening voor de pendelaar te verbeteren? Zo ja, welke concrete stappen zult u nemen in de Limburgse stations?

Een mobiliteitsexpert, professor Miermans, u welbekend, liet vorig jaar weten dat het gemorrel aan de parkeerregeling mee aan de oorzaak van de daling kan liggen. Wat is uw visie op het betalend parkeren? Zult u het betalend parkeren op bijvoorbeeld de stationsparking van Sint-Truiden verhinderen? Zult u het betalend parkeren op de stationsparkings van Hasselt en Genk teruggedraaien? Daar zijn al ernstige parkeerproblemen. In steden als Hasselt en Sint-Truiden voldoet het parkeeraanbod echt niet aan de vraag. Welke initiatieven zult u als minister nemen om samen met de lokale besturen oplossingen te zoeken voor de parkeerproblemen?

U kondigde aan de frequentie van de treinen te zullen verhogen. Zult u ervoor zorgen dat bijvoorbeeld een

station als Sint-Truiden twee treinen per uur richting Brussel en Hasselt krijgt? Welke andere concrete plannen hebt u om het schrale aanbod in Limburg uit te breiden?

**22.04** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Colebunders, ik hoop dat wij aangename en constructieve gesprekken zullen kunnen voeren over de treinen, vooral in uw heel mooie provincie Limburg.

Als minister van Mobiliteit heb ik, zoals duidelijk vermeld in mijn beleidsnota, de ambitie om het vervoersaanbod van de NMBS te ontwikkelen, zodat er niet alleen meer aanbod komt, maar ook dat de treinen betrouwbaarder, toegankelijker en stipter worden.

Cela vaut aussi évidemment pour la province de Luxembourg, monsieur Arens.

Het is de bedoeling dat de NMBS een aanbod ontwikkelt waarbij er elke dertig minuten een trein is in elk station doorheen het land en elke tien minuten in de stations binnen de grote agglomeraties. Die visie werd de voorbije jaren niet uitgerold door de spoorbedrijven, zeker deels als gevolg van het ontbreken van een duidelijk investeringsbeleid. De lange planning- en realisatietermijn van spoorprojecten maakt de noodzakelijkheid van een duidelijk en gewaarborgd investeringsplan, ook voor Limburg, duidelijk. Daarmee antwoord ik op uw eerste vraag, namelijk wat maakt dat de mensen niet meer de trein nemen in de provincie Limburg? Er moet een beter aanbod zijn, waaraan ik nu werk.

De NMBS is ondertussen gestart met een gefaseerd uitrollen van het nieuwe vervoersplan 2020-2023. Voor Limburg heeft de NMBS de hiernavolgende structurele verhogingen en verbeteringen in haar aanbod voorbereid. Een eerste aanpassing is het verlengen van de P-trein Mol-Brussel-Zuid en de P-trein Brussel-Zuid-Mol tot Neerpelt vanaf juni 2021. Een tweede verbetering is een snelle IC-verbinding Hasselt-Diest-Heist-op-den-Berg-Lier-Antwerpen-Berchem-Antwerpen-Centraal, ten vroegste vanaf december 2021. Ten derde rijdt er elk uur in plaats van elke twee uur een trein op de treinverbinding Hasselt-Schulen-Diest-Zichem-Testelt-Langdorp-Aarschot-Wezemaal-Leuven op zon- en feestdagen, ten vroegste vanaf december 2021.

Uw vragen over de parkings heb ik in de commissie al beantwoord aan uw collega. Ik ben echter nog niet klaar.

De NMBS kan haar aanbod momenteel niet nog meer verhogen. Door werken in het station van Hasselt zijn immers permanent twee perrons buiten dienst, wat een grote invloed heeft op de exploitatie van het station. Bovendien zijn er in Limburg nog tal van enkelsporige baanvakken, zoals lijn 19 Mol-Hamont, lijn 21 Alken-Landen en een groot deel van lijn 15 Mol-Hasselt, die een uitbreiding tot een robuuster treinaanbod moeilijk of zelfs onmogelijk maken.

Mijnheer Colebunders, ik hoop echter dat die situatie de komende jaren kan veranderen. Ik werk eraan en vraag meer middelen voor het spoor, ook voor de provincie Limburg.

**22.05** **Gaby Colebunders** (PVDA-PTB): Dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Limburg is inderdaad een mooie provincie. We zijn er enorm trots op, maar Limburg heeft ook al het een en ander te verduren gehad, zoals de sluiting van Ford. De werkloosheid stijgt enorm in Limburg, terwijl het werkaanbod niet evenredig stijgt. Heel veel van onze inwoners moeten dus werk zoeken buiten de provincie.

Pendelaars zitten wel heel erg lang op de trein om nog maar naar een naburige provincie te reizen. Om u een idee te geven: de reis van Hasselt naar Brussel duurt langer dan die van Brussel naar Parijs. Dat is een absurditeit. Er zijn zelfs geen treinverbindingen van de Maaskant naar Hasselt.

Bij de investeringen van de voorbije jaren van de NMBS bleef Limburg altijd achteraan. Ik heb het over de renovatie van de stations en de uitbreiding van het trein- en spooraanbod. Er zijn zelfs spoorlijnen in Limburg geschrapt, omdat men er niet meer in wil investeren. Men gooit wel 30 miljoen op tafel voor studies naar tramdiensten of voor het Spartacusplan voor een tramverbinding met Maastricht. Nochtans ligt er al een bedding, die van lijn 20, die we opnieuw kunnen activeren. Wij vragen daarvoor trouwens prioriteit in een voorstel van resolutie. Daardoor zouden duizenden pendelaars opnieuw de trein kunnen nemen. Dat plan moeten we onder het stof vandaan halen. Er is namelijk enorme vraag naar in Limburg en ik denk dat er daarvoor een enorm draagvlak bestaat.

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

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

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

**23.01** Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me permets de vous interroger sur le nombre apparemment excessif de locomotives Siemens des séries 18 et 19. On peut remarquer que la composition de nombreux trains est constituée d'une locomotive à chaque extrémité du train, et qu'une des locomotives tire dans un sens, l'autre lors du trajet retour. Au prix d'une locomotive, il me semble un peu original de fixer des locomotives à chaque extrémité d'un convoi au lieu d'y placer des voitures pilotes.

Je comprends que des trains scindés, comme c'est le cas à Brugge ou Leuven, bénéficient tout naturellement de deux locomotives, mais c'est totalement incompréhensible pour des trains effectuant de longs trajets, comme entre Eupen et Ostende, si ce n'est dû à un manque de voitures pilotes.

Monsieur le ministre, je souhaiterais que vous m'en disiez davantage sur l'utilisation des locomotives 18 et 19 Siemens en termes d'unité et que vous me communiquiez le nombre de voitures pilotes adaptables aux voitures M5 et M6. N'a-t-on pas commandé trop de locomotives à Siemens et pas suffisamment de voitures pilotes à Bombardier?

**23.02** Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, la formulation de votre question suggère que de nombreux trains sont composés d'une locomotive à chaque extrémité. Ce n'est pas tout à fait le cas, selon la SNCB. Elle m'informe qu'au niveau de la planification, douze rames circulent sur le réseau encadrées par deux locomotives de type T18 sans possibilité d'être scindées en exploitation. Si vous souhaitez le détail précis de cette répartition, je répondrai avec plaisir à une question écrite sur le sujet.

Par ailleurs, en exploitation et en temps réel, vous comprendrez qu'il peut arriver qu'une locomotive soit utilisée à la place d'une voiture pilote si celle-ci est avariée, ce qui peut arriver au sein des meilleures sociétés de transport, y compris la SNCB.

Concernant le manque de voitures pilotes qui, à certains moments, peut être réel, notamment lorsque deux machines sont avariées, deux raisons principales peuvent être avancées: d'une part, le nombre limité de types d'équipements nécessaires pour se rendre au Luxembourg, où il est indispensable d'utiliser des équipements L11 et, d'autre part, le passage de l'ancien au nouveau matériel roulant avec le déplacement des voitures M4 au profit des M7, dont la livraison a été retardée pour cause de crise sanitaire. Nous venons de faire le point sur le contrat d'achat de ces voitures M7.

Voici les chiffres concernant le niveau du parc des voitures pilotes à la SNCB: elle dispose de 492 voitures M6 dont 64 voitures pilotes et de 130 voitures M5 dont 18 voitures pilotes.

Monsieur Arens, j'espère avoir répondu à toutes vos questions.

**23.03** Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses toujours très précises.

J'attends que vous puissiez me transmettre le document promis, parce que j'aimerais quand même suivre ce dossier. J'avais en effet l'impression que plus de douze rames de telles locomotives circulaient.

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

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

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

**24.01** Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, j'ai interrogé naguère votre prédécesseur sur les fameuses

rames Desiro, du constructeur allemand Siemens. À présent, je souhaite vous interroger à propos de leur manque absolu de confort.

Ces automotrices électriques ont été conçues pour de courtes distances et n'offrent qu'un confort rudimentaire, comme en témoignent l'absence de tablette pour travailler et la présence d'une seule cabine de toilettes. J'ai pu y constater l'absence de poubelles, des vitres abîmées et détériorées par des tags, un chauffage inexistant et des courants d'air importants - puisque toute la rame est dépourvue de porte interne - et, enfin, l'absence de prises de courant, sauf en première classe. Or, ces rames sont mises en service sur des trajets de longue distance, tels que Bruxelles-Rochefort ou Bruxelles-Dinant et suscitent de nombreuses réclamations en raison de leur inconfort total.

Alors que tous les réseaux européens se servent d'automotrices à double étage pour leur réseau RER, force est malheureusement de constater que la Belgique est le seul pays à ne pas disposer de ce matériel autotracté, puisque les fameuses Desiro sont à étage unique.

Dès lors, je me demande si ce matériel n'a pas été acheté, d'une part, de façon excessive et, d'autre part, sans que les spécificités des rames RER aient été correctement appréhendées. Surtout, ne seront-elles pas déjà désuètes et amorties lors de l'entrée en service du RER? Je ne vous vise pas, monsieur le ministre, puisque vous exercez votre fonction depuis cent jours à peine. De plus, je pense que vous n'avez probablement pas encore acheté beaucoup de matériel, sauf si vous avez travaillé énormément!

**24.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, ce n'est pas moi qui achète le matériel, mais la SNCB.

**24.03 Josy Arens** (cdH): Je le sais très bien.

**24.04 Georges Gilkinet**, ministre: Quoique je ne sois pas responsable de leur achat passé, je dois commencer par vous dire que votre description des rames Desiro est quelque peu excessive - même si je suis également d'avis qu'elles conviennent davantage aux trajets courts qu'aux longues distances. Du reste, c'est à cette fin qu'elles ont été achetées.

Vous savez que je reste un usager du train. Sur ma ligne, qui passe par Assesse, ce sont les trains Desiro qui assurent la jonction vers Ciney ou Namur. Je pense que l'on trouve des prises de courant en première et deuxième classes, tout comme une signalisation et un système de chauffage. Ces voitures sont, en outre, accessibles aux personnes à mobilité réduite. Je sais que vous y êtes sensible.

Dans l'attente de la mise en service du matériel M7 dont nous venons de parler, et dont la commande récente permettra un accès autonome aux voyageurs à mobilité réduite, un nombre limité de relations IC restent néanmoins assurées au moyen de véhicules Desiro, comme c'est le cas de la ligne Dinant-Brussels Airport, que je connais également bien. Je suis attentif à toutes les lignes, comme vous le savez.

Je souhaite attirer votre attention sur le fait que les besoins de capacité estimés et la fréquence élevée des services ferroviaires auxquels nous aspirons tous - qui sont énoncés dans ma note de politique générale - nécessitent l'utilisation de l'ensemble du matériel dont nous disposons. Notre priorité est en effet de garantir la ponctualité et la fréquence des services ferroviaires, ce qui explique pourquoi de nouvelles commandes ont été passées.

À terme, ce matériel Desiro est effectivement destiné à un usage exclusif sur les trains S à proximité des villes et de trains L, qui sont des trains à arrêts fréquents. Ce matériel convient très bien à ce type de trains en raison de leur souplesse, leur vitesse, leur capacité d'accélération et la facilité d'y monter ou d'en descendre, indépendamment de la mobilité des usagers.

Par contre, monsieur Arens, il n'est pas prévu d'utiliser des voitures à double étage pour les liaisons RER, pour la bonne et simple raison qu'elles sont plus grandes, plus lourdes et donc moins rapides. Elles n'ont donc ni la même souplesse ni la capacité d'accélération des voitures Desiro, davantage destinées à des trajets courts et dynamiques, ce qui fait également partie de la mission de la SNCB.

Les voitures Desiro représentent une formule qui a fait ses maladies de jeunesse, mais qui n'est pas aussi négative que ce que vous affirmez. Je vous invite à retenter l'expérience.

**24.05 Josy Arens** (cdH): Je vous remercie pour ces réponses détaillées.

Il est vrai que, si nous voulons inciter autant que possible les citoyens à utiliser le train, il est primordial de garantir le confort des véhicules, en tout état de cause pour les trajets longue distance. Si tel n'est pas le cas, le citoyen préférera utiliser la voiture. Je compte donc sur votre détermination en vue d'améliorer la situation.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**25.01 Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur la vague de déclassements qui touche la SNCB. Des locomotives 11 inutilisées traînent à Stockem faute d'acheteurs et finissent à la ferraille. Les séries 21 et 27 qui n'ont pas encore 50 ans sont découpées au chalumeau. Et maintenant, les voitures de service intérieur de type M4 partent toutes au cimetière d'Aubange. Nous sommes ici en pleine province de Luxembourg.

Jadis du matériel ferroviaire, moins avancé technologiquement et en tout état de cause moins confortable, restait "en parc", comme on dit dans le jargon SNCB, pendant de très nombreuses années, certainement au-delà de 60 ans de carrière. Actuellement, on assiste à des déclassements très rapides tant du matériel de traction, tel que les locomotives 11, 12, 20, 21 et 27, que du matériel tracté comme les M4 et quelques automotrices Break de la série 800.

Monsieur le ministre, je souhaiterais connaître le calendrier des radiations de matériel. Je me demande si la SNCB n'aurait pas commandé trop de matériel au cours des dernières années, ce qui justifierait ces déclassements très rapides, pour que l'on ne s'aperçoive pas d'un surplus de matériel.

Néanmoins, si nous réussissons ensemble la politique de la mobilité, nous devrions disposer de davantage de matériel à la SNCB, parce que de plus en plus de citoyens devront utiliser le rail.

**25.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, je vous répondrai avec les éléments que m'a transmis la SCNB.

Vous êtes peut-être dans des procès d'intention ou faites preuve d'une imagination machiavélique au sujet du déclassement du matériel. Vous l'avez dit, vous-même, vous demandez du matériel plus confortable, mais vous reprochez le remplacement du matériel! Il y a un paradoxe.

Aujourd'hui, en Europe occidentale la durée de vie moyenne du matériel roulant ferroviaire n'est plus de 60 ans, mais plutôt de 40 ans. La durée d'amortissement du matériel roulant, quant à elle, est de 35 ans. C'est plus que pour une voiture particulière, évidemment. La politique de mise hors service du matériel roulant dépend de plusieurs facteurs: les limites techniques qui imposent des révisions ou une mise hors service; les exigences de la clientèle et le niveau de confort souhaité, qui est bien légitime et qui est nécessaire pour attirer des nouveaux voyageurs; l'évolution des lois à propos des systèmes de sécurité exigés à bord, notamment le fameux système ETCS dans lequel nous avons beaucoup investi; les problèmes d'obsolescence des composantes – il est vrai qu'on ne construit plus aussi solide que dans le temps, monsieur Arens. Je ne vous démentirai pas sur le sujet.

Les locomotives 21 et 27 vont atteindre une limite technique qui imposerait une révision et des réinvestissements lourds. Ces locomotives âgées de plus de 40 ans sont confrontées à des problèmes de fiabilité, d'obsolescence, de non-disponibilité de pièces de rechange, et surtout, ne sont pas équipées des systèmes de sécurité exigibles à partir de 2025, les fameux ETCS que je viens de citer.

Effectuer des révisions tout en équipant ces locomotives d'ETCS n'aurait de sens ni économique ni technologique eu égard à leur ancienneté. Ces locomotives seront donc revendues pour emploi, si le marché le permet. Dans le cas contraire, elles seront envoyées dans un centre de recyclage, ce qui permettra de revaloriser certaines de leur pièces.

Les voitures M4 atteignent, elles aussi, une limite de vie qui nécessiterait une révision. Ces voitures ne correspondent plus aux normes de confort souhaitées aujourd'hui: pas de climatisation, pas d'affichage d'informations à l'intérieur des voitures, contrairement aux Desiro, pas de prises électriques disponibles, encore moins que dans les Desiro, qui ne sont pourtant pas si mal équipées en la matière. La SNCB a donc fait le choix de ne pas réviser et de ne pas moderniser des voitures anciennes, mais plutôt d'acquérir du matériel moderne répondant aux normes actuelles de confort exigées par la clientèle. En outre, le matériel moderne est à double étage en ce qui concerne les M7, ce qui permet d'intensifier le nombre de voyageurs transportés, notamment sur la jonction Nord-Midi. Ceci aurait été impossible à faire en modernisant des voitures anciennes, auxquelles on ne peut rajouter de deuxième étage. Mais j'enforce ici une porte ouverte, monsieur Arens.

**25.03 Josy Arens** (cdH): Je vous remercie pour ces réponses.

Il est vrai que les personnes qui m'ont interrogé sur ces problèmes sont des personnes qui, dans différentes communes, ont lancé des opérations zéro déchet et les défendent. Elles ne comprenaient pas pourquoi on n'essayait pas d'améliorer le vieux matériel pour le rendre confortable, afin de pouvoir le récupérer au lieu de l'évacuer. Alors qu'il leur est demandé d'adopter une approche zéro déchet, les pouvoirs publics, la SNCB, ne le font pas. Voilà le contexte dans lequel cette question m'a été suggérée!

**25.04 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, je suis en faveur du zéro déchet, mais uniquement quand c'est possible.

**25.05 Josy Arens** (cdH): Je le sais! Essayez, malgré tout, d'influencer la SNCB dans le bon sens parce que c'est important pour tout le monde.

**25.06 Georges Gilkinet**, ministre: C'est ma nouvelle vie!

**25.07 Josy Arens** (cdH): Je vous en remercie. C'est très bien. C'est une bonne idée.

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

## **26 Samengevoegde vragen van**

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

## **26 Questions jointes de**

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

**26.01 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, de Duitse, Franse, Oostenrijkse en Zwitserse spoorwegmaatschappijen hebben een intentieverklaring ondertekend om samen een nachttreinnet te ontwikkelen. Zij zien economische en ecologische opportuniteiten om zes nachttreinverbindingen te exploiteren tegen eind 2024.

Daardoor zou het bijvoorbeeld mogelijk worden om vanaf december 2023 van Brussel met de nachttrein naar Parijs en Berlijn te sporen.

Met de intentie een nachttreinnetwerk te ontwikkelen dat de steden Amsterdam, Berlijn, Wenen, Zürich, Brussel, Parijs, Rome en Barcelona omvat, lijkt zich een veelbelovende start van een ambitieuze Europese samenwerking af te tekenen die duurzaam reizen in Europa mogelijk kan maken.

Ik meen dat het naadloos past in de ambitie van het regeerakkoord, en ook in uw beleidsverklaring, mijnheer de minister, om vanuit België, gelet op onze historische rol en met onze hoofdstad als natuurlijk knooppunt, een constructieve betrokkenheid te tonen bij de verschillende initiatieven die op Europees niveau worden genomen om de ontwikkeling en de heropleving van de treinverbindingen op lange afstand te ondersteunen, inclusief de nachttreinverbindingen. Dat is wat in uw beleidsverklaring staat, en in het regeerakkoord.

Volgens de berichten over de intentieverklaring van de verschillende Europese spoorwegmaatschappijen zou de NMBS evenwel niet betrokken zijn bij dit initiatief.

Dat brengt mij bij de volgende vragen.

Kunt u bevestigen dat er nachttreinverbindingen tussen Brussel en Parijs en tussen Brussel en Berlijn op til zijn? Zijn daar al aanvragen voor binnengekomen?

Is de NMBS gepolst om mee te doen in dit samenwerkingsverband? Plant u een initiatief om de NMBS alsnog te doen aansluiten bij deze intentieverklaring?

Heeft de NMBS concrete plannen met het oog op de exploitatie van nachttreinverbindingen, wel of niet in samenwerking met andere maatschappijen?

Hebt u zicht op het einde van de opschorting van die ene nachttreinverbinding die vandaag bestaat, namelijk die tussen Brussel en Wenen?

**26.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ik kan mij grotendeels aansluiten bij de vragen van collega Vandenbroucke. In zijn inleiding heeft hij al goed de overeenkomst geschetst tussen andere spoorwegmaatschappijen, die grote ambities hebben. Van zogenaamde nachttreinwatchers heb ik al enige ontgoocheling gehoord over het uiteindelijke resultaat van die vergadering. Mijnheer de minister, daaromtrent verneem ik graag uw visie.

Collega Vandenbroucke stelde reeds vragen, onder meer over de rol van Brussel en de eventuele heropstart van de trein naar Wenen.

Aanvullend wil ik daarbij de nachttrein naar Zweden aanhalen. Vanuit Zweden kwam er namelijk een signaal over de mogelijke introductie van een nachttrein richting West-Europa, onder andere naar België en Brussel. Wat is daaromtrent de stand van zaken?

**26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen van de collega's. Een jaar geleden, op 22 januari, was ik medepassagier op de eerste nachttrein naar Wenen. Die nachttrein was mooi nieuws in de zoektocht naar meer duurzame manieren om door Europa te reizen.

De twee vorige sprekers wezen al op de aankondiging van de ÖBB over een samenwerkingsverband omtrent het nachttreinnetwerk. Ook de trein naar Malmö is al ter sprake gekomen. Daarover heb ik in het verleden trouwens al vragen gesteld.

Ik sluit mij grotendeels aan bij de vragen die de collega's al gesteld hebben en wil die vragen met enkele punctuelere vragen aanvullen.

Mijnheer de minister, de ÖBB kondigde het samenwerkingsverband aan op 8 december. Hebt u er een zicht op hoever het staat met die aankondiging? Heeft de ÖBB al volgende stappen gezet? Heeft de ÖBB daarover al overlegd met de FOD Mobiliteit? Zo ja, zijn er engagementen aangegaan?

Uw voorganger is engagementen aangegaan toen Zweden aankondigde een nachttrein naar Malmö te zullen inleggen. Ik meen mij te herinneren dat uw voorganger op mijn vragen geantwoord had dat er een haalbaarheidsstudie zou worden uitgevoerd door de Zweedse administratie en dat aan de Belgische FOD gevraagd werd om voor die haalbaarheidsstudie elementen aan te reiken. Werden die elementen al aan de Zweedse administratie bezorgd? Heeft de Zweedse administratie die haalbaarheidsstudie reeds uitgevoerd?

Hebt u nog andere plannen om ervoor te zorgen dat België kan inhaken op het nachttreinnetwerk?

Tijdens de vorige commissievergadering vertelde u dat er een eerste bijeenkomst was geweest van het

International Rail Passengers Platform. U gaf toen aan dat het platform al een aantal keer is samengekomen. Hebt u daar nieuws over? Welke verwachtingen koestert u wat de uitkomst van dat platform betreft?

**26.04** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, beaucoup de choses ont déjà été dites. Cependant, si pour ce qui concerne les voyages, l'actualité est un peu morose, le futur est prometteur, notamment en raison des différentes annonces relatives aux trains de nuit.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé votre volonté d'avancer dans ce dossier et notamment de faire de Bruxelles une plaque tournante du trafic ferroviaire européen.

Comme vous le savez, il est important de développer ce type de technologie en remplacement des vols à courte et à moyenne distance et de la circulation automobile. Toutefois, les trains de nuit font face à des difficultés: coût du passage sur les rails, péages, acquisition de nouveau matériel, gestion des coûts et recettes entre les différents pays partenaires, etc.

Monsieur le ministre, je reviens aux annonces faites en décembre dernier. La Belgique a-t-elle l'intention de se joindre au partenariat annoncé? Si oui, de quelle manière? Des contacts ont-ils eu lieu entre la SNCB et les autres entités ferroviaires sur le sujet? Des mutualisations sont-elles envisagées pour l'acquisition de matériel notamment avec les pays voisins? Comment envisagez-vous le soutien belge au déploiement de cette offre de nuit? Quels projets se trouvent-ils actuellement dans vos cartons?

**26.05** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Er staan nog veel vragen op de agenda, mijnheer de minister. Wij hebben in de komende maanden nog veel werk voor de boeg. Om wat tijd te winnen, sluit ik mij aan bij de collega's. Ik ben benieuwd naar de concrete initiatieven die de FOD Mobiliteit en de NMBS zullen nemen.

De **voorzitter**: U hebt veel vragen te beantwoorden, mijnheer de minister.

**26.06** Minister **Georges Gilkinet**: Het zijn misschien veel vragen, mijnheer de voorzitter, maar wel over een boeiend onderwerp. Nachttreinen doen een beetje dromen. Ze behoren voor 100 % tot mijn ambities voor de toekomst van de trein. Ik verwelkom en steun dus de verschillende initiatieven met het oog op het opnieuw inleggen van nachttreinen in Europa. Nachttreinen sluiten aan bij de ecologische transitie en de modal shift die ikzelf en de voltallige regering voor ogen houden.

Je ne suis pas le seul ministre de la Mobilité à être intéressé par le sujet. Plusieurs de mes collègues européens, ministres de la Mobilité ou des Transports – ce n'est pas tout à fait la même approche – ont pris des initiatives en la matière, notamment le ministre allemand, que j'ai cosignées. Nous travaillons ensemble. Nous avons en tout cas signé une déclaration d'intention de le faire.

Ik zal het momentum, gecreëerd door het feit dat de Europese Commissie 2021 uitgeroepen heeft tot European Year of Rail, gebruiken om hierover in overleg te treden met mijn Europese collega's. Het blijft natuurlijk wel zo dat het inleggen van nieuwe nachttreinen afhankelijk is van het economisch potentieel van de verbindingen en de logistieke mogelijkheden.

Cela prend du temps. Il est clair que le contexte sanitaire actuel ne favorise pas ces initiatives, puisque le train Bruxelles-Vienne notamment, que Mme Buyst et d'autres ont inauguré il y a quelque temps, est suspendu pour cause de pandémie.

Tijdens en na coronatijden wil ik naast mijn eigen inspanningen de FOD Mobiliteit en de NMBS aanmoedigen om deel uit te maken van de verschillende lopende initiatieven. Denk bijvoorbeeld aan het Zweedse project voor een nachttrein Zweden-West-Europa vanuit Malmö en het door de Nederlandse overheid getrokken ERP-platform dat in het najaar van 2020 opgestart werd. In dat laatste project vinden ondertussen ook de door de Duitse overheid gelanceerde TEE 2.0-initiatieven plaats.

C'est une initiative que j'ai soutenue de ma signature.

Met betrekking tot de bijkomende verbinding naar Berlijn en de bestaande nachttrein zal er in principe geen bijkomende impact zijn, vermits de nachttrein naar Berlijn in België in het rijpad van de huidige nachttrein naar Wenen zal rijden. De NMBS werd door de betrokken operatoren niet gecontacteerd in het kader van dit initiatief, maar de NMBS heeft op mijn vraag na de persconferentie dan ook bijkomende informatie gevraagd

aan de bij dit nieuwe initiatief betrokken historische operatoren, om de samenwerkingsopportuniteiten na te gaan.

Cette conférence de presse s'est déroulée sans que la Belgique ni la SNCB n'aient été contactées. Toutefois, a posteriori, les responsables de la SNCB ont, à ma demande, pris contact avec les initiateurs de ce projet pour leur dire qu'ils étaient disponibles et parce que, physiquement, ces trains doivent passer par la Belgique pour y participer. Le contact est à présent établi.

Anderzijds heeft de NMBS, zoals u weet, op dit vlak ervaring door reeds twee jaar in nauwe samenwerking met de ÖBB de NightJet uit te baten. Wat betreft de heropstart van de bestaande nachttreinverbinding naar Wenen, is het zeker de bedoeling dat deze in de loop van het voorjaar 2021 opnieuw wordt opgestart, maar dit hangt natuurlijk af van de evolutie van de pandemie. Veel zaken hangen daarvan af, niet alleen mobiliteit.

Volgens informatie die mij gisteren door de NMBS werd bezorgd, is de verbinding op dit ogenblik zeker opgeschort tot 10 februari 2021. De mogelijkheid bestaat dat ze opgeschort zal blijven tot 26 maart, maar dat is nog te bepalen. Ik hoop dat ze kan worden hervat op 27 maart, maar niets is zeker.

Wat betreft de rijpadvergoedingen en het wetgevend kader daarvoor, de wetgeving van toepassing op de rijpadvergoedingen is opgenomen in de Spoorcodex, artikelen 46 tot 60 en in het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorinfrastructuur.

Deze wetgeving bepaalt de principes die Infrabel dient toe te passen bij het berekenen van deze vergoedingen. Recent werd de manier van berekenen aangepast. Er wordt niet verwacht dat de verandering in de berekening van de rijpadvergoedingen een significante impact zal hebben op de nachttreinen, aangezien het niet gaat om hogesnelheidstreinen of spitsuurverbindingen.

Les discussions ont débuté mais sont dépendantes de la situation sanitaire. Elles dépendent aussi de la disponibilité du matériel roulant, mais la volonté est là, tant auprès de la SNCB que du ministre que je suis, de pouvoir avancer le plus rapidement possible, en remettant en œuvre la liaison Bruxelles-Vienne, en aboutissant dans le projet Bruxelles-Malmö qui est déjà à l'ordre du jour et à propos duquel des discussions ont déjà eu lieu, en participant au projet Paris-Berlin et, enfin, en participant à toute initiative à ce sujet avec mes collègues ministres de la Mobilité européens. Il est entendu que, s'il n'y avait pas de pandémie, l'année 2021 serait idéale pour lancer ce type de projets, mais nous restons fortement dépendants de la situation sanitaire. Cela ne nous empêche toutefois pas de préparer l'avenir. C'est un signal très clair que j'ai donné dans le cadre de ma note de politique générale mais également lors de mes contacts avec la SNCB.

**26.07 Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik deel uw voluntaristische visie op het potentieel van nachttreinen, zowel op ecologisch als op economisch vlak.

Ik ben tevreden dat u de NMBS hebt gevraagd na te gaan of zij kunnen samenwerken in het kader van de intentieverklaring van de andere Europese spoorwegmaatschappijen. Laat het op dat vlak geen gemiste kans zijn.

Ik spoor u ter zake graag verder aan en ben erg benieuwd naar de verdere stappen die nog zullen worden ondernomen en waarop wij hier in de commissie zeker nog zullen terugkomen.

**26.08 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u, ten eerste, uiteraard voor uw uitgebreide en geëngageerde antwoord. Dat is belangrijk.

Ik heb toch nog een paar elementen in mijn repliek.

Ten eerste, ik vraag mij af of ons land en de NMBS bereid zijn in het dossier te investeren. Ik verklaar mij nader. Voor de trein vanuit Malmö, Zweden, wordt geprobeerd een constructie op te zetten met Zweden en Denemarken, om tot een soort openbare aanbestedingsprocedure te komen. Naar ik meen te hebben begrepen, wordt gezocht naar partnerlanden om mee in de constructie te stappen. Op die manier zou binnen de Europese regelgeving een overheidsparticipatie kunnen worden ingebracht.

Los van het verhaal dat het internationaal treinverkeer volledig geliberaliseerd is en niet ondersteund zou mogen worden met overheidsmiddelen, kan dit een zijweg zijn. Zou dat al dan niet een optie kunnen zijn?

Ten tweede, als we het hebben over de trein als alternatief voor kortereafstandsvluchten, dan moeten we verder kijken dan de nachttrein. De minister zei dat nachttreinen doen dromen, ze zijn charmant en aantrekkelijk, maar de hogesnelheidstreinen en andere internationale treinen zijn minstens even belangrijk om een alternatief te bieden voor vliegtuigreizen. Ik wil wat dat betreft wel iedereen met de voeten op de grond zetten. Er zijn verregaande plannen om de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn op te krikken want in Nederland heeft men de ambitie om 1,9 miljoen passagiers van het vliegtuig naar de trein te laten overschakelen. Men zou denken dat dit concrete plan een *gamechanger* is, maar men leest wat verder dat dit het aantal vluchten van Schiphol met welgeteld 2,5 % zou terugdringen. Het ambitieniveau moet dus bijzonder hoog liggen vooraleer we grote stappen vooruit kunnen zetten in het terugdringen van het aantal vluchten.

**26.09 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, zelfs CNN schreef over de herrijzenis van de nachttrein in Europa. Het is duidelijk dat wij moeten proberen een voorloper te worden in die ambitie, die u terecht aanhaalt en die in het regeerakkoord staat, maar wij moeten eerlijk zijn: wij moeten nog een inhaalmanoeuvre doen. De ÖBB in Oostenrijk heeft een aantal jaar geleden duidelijk die keuze gemaakt en bepaalde initiatieven genomen.

Wat de heer Van den Bergh zegt, klopt natuurlijk, namelijk dat het internationaal treinverkeer is geliberaliseerd, maar dat mag ons niet weerhouden om de parameters juist te zetten en duidelijk de richting aan te geven waar wij naartoe willen met het internationaal treinverkeer en de nachttreinen.

Ik ben dan ook blij, zoals de heer Vandenbroucke zei, dat u het initiatief hebt genomen om de NMBS aan te sporen te bekijken welke samenwerkingsverbanden opgestart kunnen worden. Wij zullen u daar zeker over blijven ondervragen, mijn collega's en mijzelf kennend. Ik blijf een beetje op mijn honger zitten wat betreft het International Rail Passengers Platform, omdat daar ook een aantal belangrijke hefboomen in kan zitten die dit verhaal tot een mooi einde kunnen brengen. Stof tot heel wat constructief overleg dus. Wordt zeker vervolgd.

**26.10 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, à l'instar de mes collègues, je salue votre réponse enthousiaste.

À court terme, je me réjouis des annonces concernant les liaisons vers Vienne et Malmö. Nous attendons tous le printemps et l'été 2021. Nous espérons tous que les prochains mois seront porteurs de bonnes nouvelles, notamment dans le domaine de la mobilité.

À plus long terme, comme cela a été dit, concernant les trains de nuit, nous vivons aujourd'hui une période de frémissements. Nous voyons des initiatives se déployer et des annonces apparaître. Mais le futur devra être coordonné. La liste des problèmes techniques qui entravent le déploiement du train de nuit est assez longue.

Il est aussi réjouissant d'entendre dans votre réponse que vous avez déjà interpellé la SNCB afin qu'elle joue un rôle proactif dans ce débat. Il est effectivement important de pouvoir situer le rôle que la SNCB et l'autre entité ferroviaire pourront jouer, en collaboration avec les entités ferroviaires européennes. Cela passera par une bonne collaboration, qui permettra d'avancer dans ce dossier et de nouer de nouveaux partenariats.

**26.11 Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik kijk uit naar verdere initiatieven en zal dit opvolgen in de commissie.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, er werden een aantal aanvullende vragen gesteld. Wenst u daar nog op te antwoorden?

**26.12 Minister Georges Gilkinet**: Dat is onmogelijk. Mijn volgende vergadering begint over één minuut. Het is ook via Zoom, maar ik probeer op tijd te zijn.

De collega's kunnen hun mondelinge vragen altijd in schriftelijke vragen omzetten en dan zal ik samen met mijn 42 medewerkers proberen zo snel mogelijk een schriftelijk antwoord te geven. Het is soms een beetje moeilijker als de vraag de dag ervoor werd ingediend. Het antwoord moet ook correct zijn. Het neemt wat tijd

in beslag om antwoorden te krijgen van de NMBS of van de FOD. We doen echter ons best. Het secretariaat laat ons weten dat de vragen worden omgezet in schriftelijke vragen en daarna proberen we zo snel mogelijk een schriftelijk antwoord te geven.

Ik dank de leden voor hun enthousiasme over mobiliteit.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vraag nr. 550111606C van de heer Wollants wordt in een schriftelijke vraag omgezet. De vragen nrs. 55011809C, 55011978C, 55011853C en 55012163C van de heer Vandenbroucke worden eveneens in schriftelijke vragen omgezet.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.*

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