

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 17 MARS 2021

WOENSDAG 17 MAART 2021

Après-midi

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellatie vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Tomas Roggeman.

Le développement des questions et interpellation commence à 14 h 41. La réunion est présidée par M. Tomas Roggeman.

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.

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.

[01] Actualiteitsdebat over de loketten van de NMBS en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten" (55014120C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten in bepaalde stations in Limburg" (55014123C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De moeilijkheden die treinreizigers ondervinden door de sluiting van stationsloketten" (55014348C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van het loket in het station Marloie" (55014349C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Spa" (55014543C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De actiedag op 3 maart m.b.t. het openhouden van NMBS-loketten" (55014568C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangekondigde derde golf van sluitingen van stationsloketten" (55014872C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De instructies van de NMBS om de treinreizigers te ontraden zich tot het loket te wenden" (55015079C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55015400C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De follow-up van de monitoring inzake de sluiting van de loketten in 44 stations" (55015543C)

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

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

guichets" (55014872C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes données par la SNCB pour décourager les navetteurs de se rendre aux guichets" (55015079C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55015400C)

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

01.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, er is al veel gezegd en geschreven over de sluiting van de loketten. Er zijn niet alleen 44 loketten gesloten, er zijn ook 37 stations waar de openingsuren van de loketten teruggedroschroefd worden.

Ik heb daar twee vragen over. De eerste gaat specifiek over mijn eigen regio, Limburg. Loketten worden daar niet meer gesloten. Dat kan ook moeilijk, er waren er nog maar vijf open. Wij zijn bij vroegere sluitingsrondes al goed bedeed geweest. Wat de vijf overblijvende loketten in Limburg betreft, zijn er vier waarvan de openingsuren beperkt worden: Genk, Neerpelt, Sint-Truiden en Tongeren, om concreet te zijn.

Hoeveel tickets werden er in 2018, 2019 en 2020 verkocht in die stations? Ik wil ook voor elk station specifiek weten welke uren er wegvallen, en hoeveel tickets er dan verkocht zijn?

Tot slot, wat is de totale besparing die via die vier stations gerealiseerd wordt?

Ik ben mij ervan bewust dat dit een redelijk vervelende vraag is. Ik zou zoiets normaal schriftelijk vragen, maar ik neem aan dat die beslissing niet zomaar genomen is en dat er cijfermateriaal beschikbaar is. Als dat niet het geval is, zou ik de vraag stellen op basis waarvan dan wel beslist is over die stations. Ik ga ervan uit dat die cijfers er zijn en dat ik er uitzonderlijk mondeling naar kan vragen.

Meer in het algemeen is mijn vraag of u op de hoogte was van de plannen van de NMBS tot beperking van de openingsuren in de diverse stations. Werd een medewerker betrokken bij de voorafgaande besprekingen?

Werd die beslissing genomen en bekrachtigd door de raad van bestuur van de NMBS op 7 november 2020? Was daar een vertegenwoordiger van de regering, een regeringscommissaris of wie dan ook, bij aanwezig? Was u daarvan op de hoogte?

Waarom hebt u geen gebruik gemaakt van uw bevoegdheid en van artikel 162nonies van de wet van 1991 inzake de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven? U had als bevoegd minister de mogelijkheid binnen een termijn van 14 dagen beroep aan te tekenen tegen de genomen beslissing. Waarom hebt u dat niet gedaan?

Tot slot heb ik nog een vraag in de marge. Vindt u het correct dat u de beslissing publiekelijk aanvocht nadat u naliet van die mogelijkheid gebruik te maken?

01.02 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, la SNCB et vous-même avez décidé de restreindre l'horaire d'ouverture du guichet de la gare de Marloie. Cet horaire est réduit de quatre heures par jour depuis le 1^{er} mars 2021.

Pour la province du Luxembourg, il s'agit d'une nouvelle atteinte à l'offre de service public en milieu rural. De plus, avec 1 600 navetteurs par jour, la gare de Marloie est la troisième gare de la province du Luxembourg en nombre de voyageurs, si importante pour la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance de l'importance et l'attractivité de la gare de Marloie dans le réseau ferroviaire? N'y voyez-vous pas une contradiction avec la réduction de l'horaire du guichet? Avez-vous agi contre cette réduction d'horaire?

Quels projets pour la gare de Marloie sont-ils prévus dans le plan de transport 2020-2023?

Pouvez-vous nous expliquer les raisons de la réduction de quatre heures par jour? Allez-vous vous engager, en tant que ministre, à vous battre pour revenir en arrière et assurer une plage horaire plus large pour les navetteurs de Marloie?

Monsieur le Ministre,

Comme vous le savez certainement, le fait d'acheter un billet dans le train, plutôt qu'aux autres canaux de vente que la SNCB met à votre disposition, coûte automatiquement 7 euros de plus.

Vos récentes décisions quant à la fermeture de 44 guichets de gare pénalisent bon nombre d'usagers ayant des difficultés à utiliser l'automate, et cela pour diverses raisons : automate en panne, nombreux voyageurs faisant le file devant l'automate et n'ayant pas le temps de prendre le billet avant d'embarquer dans le train, monopolisation de l'appareil par un usager trop lent, etc.

Ces difficultés entraînent donc l'impossibilité pour certains usagers d'obtenir leur billet à temps. Il s'agit bien évidemment d'une injustice flagrante : par exemple un billet Marbehan-Libramont, en Province de Luxembourg, coûte 6,7 euros. le supplément à payer à bord du train coûte ainsi plus cher que le prix du billet.

Monsieur le Ministre,

1). Avez-vous pris connaissance des difficultés mentionnées, faisant suite à votre récente décision ?

2). Que pensez-vous d'une éventuelle décision de supprimer le supplément de 7 euros pour les billets achetés en train, si l'usager du rail se présente de lui-même au contrôleur, comme c'était le cas par le passé ?

3). Si cette solution est difficilement applicable par le personnel de bord, que pensez-vous dès lors de limiter cette mesure à toutes les personnes à partir d'un certain âge, par exemple 65 ans, qui sont souvent celles confrontées aux aléas de l'informatique et n'ont pas l'habitude de commander leur ticket en ligne ?

4). Quelles autres solutions envisagez-vous pour pallier ces difficultés ?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de vakbonden hebben op 3 maart dag een actiedag gehouden in het kader van het openhouden van de loketten. Zowel armoedeorganisaties als burgers, vakbonden, ouderengroeperingen en reizigers protesteerden tegen de sluiting van de loketten. In Ans hebben de mensen van de belangengroep Navetteurs.be geprotesteerd. In Bertrix schoot het lokaal bestuur in actie. In Beveren-Waas was er politiek protest, net als in Binche. In Châtelet waren er vakbondsacties van het ACOD Spoor, net als in De Pinte. In Diksmuide heeft het stadsbestuur een motie tegen de sluiting van het loket goedgekeurd. De reizigers in Gouvy willen hun loket behouden. Alain Top, sp.a-burgemeester van Harelbeke, aanvaardt naar eigen zeggen de beslissing van de NMBS om het loket te sluiten niet en zegt die met alle mogelijke middelen te zullen tegenhouden. In Heide voert het loketpersoneel actie. In Heist kwamen burgers in verzet. In Jambes voerden gebruikers acties. In Jette heeft de PVDA meermaals actie gevoerd, samen met de reizigers. In Jurbise is burgemeester Galant furieus wegens de sluiting van het loket door de NMBS. In Kontich-Lille heeft de PVDA actie gevoerd en handtekeningen verzameld voor misnoegde treinreizigers. In Lede was er eveneens politiek protest te horen. In Lessen werd een motie tegen de sluiting unaniem aangenomen. In Leuven voerden de vakbonden actie, samen met de reizigers. In Liedekerke is er politiek protest van de CD&V-burgemeester. De vzw Lire et Ecrire voerde actie voor de belangen van de laaggeletterden. In Marbehan kwam er een motie van het lokale bestuur, met de steun van Ecolo, om de loketten open te houden. In Marchienne-au-Pont voerden de lokale PVDA, collega D'Amico en reizigers acties. In Mariembourg waren er vakbondsacties. In Mechelen Nekkerspoel voerde de PVDA actie om aan te klagen dat het vernieuwde station miljoenen heeft gekost en de NMBS nu het loket gaat sluiten. In Menen diende het stadsbestuur een motie in tegen de sluiting van de loketten. In Ninove voerden de lokale werking en de spoorwerking van de PVDA actie tegen de sluiting. In Opwijk protesteerden de vakbonden tegen de sluiting. In Pêrulwez was er burgerprotest. De stad Poperinge stelde een motie in tegen de sluiting. In Rixensart lanceerde een reiziger een petitie tegen de sluiting van het loket.

Ook Rochefort-Jemelles diende een motie in. In Ronse voerde de PVDA actie samen met de vakbonden en de reizigers voor het openhouden van het loket en keurde de gemeenteraad een motie goed. In Saint-Ghislain waren er ook acties van de lokale PVDA-afdeling. Silly diende zelfs twee moties in om de loketten open te houden. Ook in Sint-Genesius-Rode zijn er acties geweest. In Terhulpen gaat een petitie rond. In Ternat protesteert het stadsbestuur. Ook Tielt keurde een motie goed tegen de sluiting. De CD&V-burgemeester van Torhout is niet te spreken over de sluiting. In Veurne was er burgerprotest. In Virton zijn er vakbondsacties geweest. In Waterloo was er burgerprotest. In Waver is er betoogd. Tot slot, in Zaventem voerden wij met de PVDA ook actie en dienden wij een petitie in.

Mijnheer de minister, er is dus heel veel protest tegen de sluiting van de loketten. Daarom hebben wij ook een aantal vragen.

Wat is uw antwoord op de vraag van de socialistische vakbond tot het openhouden van de loketten?

Wat is uw antwoord op de vragen van de vele lokale besturen voor het openhouden van hun loket?

Wat is uw antwoord op de vraag van de verenigingen die mensen met een beperking vertegenwoordigen om alle loketten open te houden en een maximumdienstverlening in te voeren voor minder mobiele reizigers? Wij hebben trouwens vanmorgen met Unia nog een discussie over die problematiek gehad.

Ik wil kom tot mijn tweede vraag over de sluiting van de stationsloketten.

Ten eerste, nu de benoemingscarrousel op volle toeren draait, hoever staat het met de benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS? Welk bestuurslid zal plaats moeten ruimen? Welke bestuursleden maken hun opwachting in de vernieuwde raad van bestuur? Wij vernemen dat ook Ecolo-Groen de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS zal mogen aanduiden. Klopt dat? Wie hebt u op het oog?

Ten tweede, kan, eens de raad van bestuur van de NMBS is vernieuwd, de beslissing tot het sluiten van de 44 stationsloketten worden herzien? Zal de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur het punt opnieuw op de agenda plaatsen?

Ten slotte, is al overleg gepleegd met een of meerdere lokale besturen met betrekking tot de sluiting van het stationsloket? Indien ja, met welke besturen is er overleg gepleegd? Wat was het resultaat van het overleg?

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel, ik dank u voor die reis doorheen het land.

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik bracht u van het noorden tot in het zuiden van het land.

01.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma première question concerne la fermeture des guichets des gares d'Arlon et de Libramont. Cela signifie une désertion complète du service public SNCB en province du Luxembourg. En tout cas, c'est ce dont vous avez informé les Amis du rail Halanzy, que vous avez rencontrés récemment. Confirmez-vous ces informations? La SNCB envisage-t-elle la fermeture des guichets des gares d'Arlon et de Libramont? Comment vous opposerez-vous à ce détricotage du service public en province du Luxembourg?

Ma deuxième question concerne les agents en gare décourageant les navetteurs de se rendre aux guichets et les obligeant à utiliser les automates. L'association de défense des voyageurs Navetteurs.be a rapporté des témoignages préoccupants concernant l'accueil en gare, qui se recourent et confirment que des consignes ont été données en ce sens par la SNCB. Le communiqué de Navetteurs.be précise: "Si nous avons déjà pu observer ce genre de pratiques lors d'enquêtes menées sur le terrain en 2019, nous constatons une escalade cynique interdisant aux voyageurs d'obtenir un service à dimension humaine. Nous estimons que ces pratiques doivent immédiatement cesser et nous invitons le ministre Gilkinet à interroger la SNCB sur ces méthodes qui n'ont d'autre but que de continuer à fausser les chiffres des transactions aux guichets, en vue de pouvoir justifier une prochaine nouvelle vague de fermetures partielles ou totales."

Ce communiqué a été publié le 3 mars. La SNCB a réagi en démentant, bien évidemment, mais seulement du bout des lèvres

Monsieur le ministre, quelle est la vérité? Étiez-vous au courant de ces pratiques? Avez-vous demandé à la SNCB de vous rendre des comptes à ce sujet?

Considérez-vous que ces pratiques aient pu biaiser les statistiques relatives à la fréquentation aux guichets et motiver leur fermeture? Si oui, que comptez-vous entreprendre pour empêcher de nouvelles vagues de fermeture de guichets?

Qu'allez-vous prendre comme initiative pour rétablir une situation normale dans laquelle les navetteurs pourront accéder à tous les guichets de gare encore ouverts et où les guichetiers pourront continuer à accomplir leur travail à leur poste – et non en tant que stewards sur le quai?

01.06 Sophie Rohonyi (DéFI): *Monsieur le Ministre, le 10 février dernier, avec nombre de mes collègues, je vous avais interrogé au cours d'un débat d'actualité consacré à la fermeture des guichets dans 44 gares du pays.*

Je vais m'en tenir aux propositions alternatives que vous avez évoquées et que beaucoup estiment insuffisantes. En attestent des mouvements de contestation, des sittings, des pétitions... et ce dans l'objectif de suspendre cette décision de fermeture des guichets, injuste et inappropriée.

Premièrement, vous avez fait état d'un cadastre à élaborer par la SNCB en concertation avec les autorités locales afin de prévoir l'affectation future du bâtiment "gare" avec à chaque fois une "présence vivante" ou une "personne de contact dédiée" à garder au sein de celle-ci, sans que celle-ci puisse être un membre du personnel de la SNCB.

Deuxièmement, vous avez indiqué la volonté de sauvegarder ces gares qui seront prochainement privées de guichets à l'intérieur du bâtiment, en tant qu'espaces de confort chauffés pour les voyageurs.

Troisièmement, vous entendez lutter contre la fracture numérique en permettant à bon nombre de voyageurs de se servir d'automates, ce qui, je le rappelle, constitue une démarche tronquée puisque d'ores et déjà les guichetiers étaient forcés à diriger les usagers vers ces automates.

Monsieur le Ministre, nous sommes un mois après ce débat; si je m'en réfère à vos déclarations à la Chambre, ledit cadastre du potentiel futur des 44 gares devra être fourni pour le 30 juin 2021 au plus tard et il sera procédé à un suivi du monitoring de ces mesures dites "alternatives" de manière régulière en tout cas trimestrielle.

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

a. Quel est l'état actuel du dossier pour chacune des trois propositions évoquées?

b. Si néanmoins, un moratoire serait posé quant à la fermeture de ces 44 guichets, et dans l'affirmative, pour quelles gares?

De **voorzitter**: Er was nog een extra vraag van collega De Spiegeleer met betrekking tot het station Burst.

01.07 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik had mijn vraag eraan gekoppeld, omdat ook de vraag van mevrouw Jadin, die iets algemener is dan de loketten zelf, werd toegevoegd.

In uw ambitieuze beleidsnota haalde u het belang van de functies van stationsgebouwen aan. Een sociale invalshoek die onze partij eveneens volgt. Het station van Burst, dat met verbindingen naar Brussel, maar ook naar Aalst en Zottegem, regionaal een belangrijke pendelaarsfunctie heeft, is een station met mogelijkheden, zo ook het stationsgebouw dus.

Het huidige stationsgebouw, dat dateert uit 1984, en is dus jong te noemen. Tot 2012 had het een loket met ruime wachtzaal, dienstlokalen, seinhuis en sanitaire voorzieningen, e.d. Naast het eigenlijke stationsgebouw staat een gebouw dat in afmetingen ongeveer even groot is als het hoofdgebouw en deels gebruikt wordt als technisch bijgebouw. In de directe omgeving van het station zijn drie relatief grote parkeerterreinen.

Door de aanwezigheid van een seinhuis was Burst bijna voortdurend bemand. Ondanks dit gegeven, de grote reizigers aantallen en de strategische locatie van station Burst aan de kruising van spoorlijnen 82 en 89 werden de openingsuren van het loket ook hier stelselmatig teruggeschoefd, tot ze in 2012 dus definitief werden gesloten. In 2013 werden de functies van het seinhuis overgeheveld naar Denderleeuw. De wachtzaal blijft op heden beperkt toegankelijk, is sterk verkleind en niet meer verwarmd. Ook sanitaire voorzieningen werden gesloten. Momenteel worden delen van de gebouwen gebruikt voor technische en praktische doeleinden. Dit stationsgebouw heeft dus zwaar ingeboet inzake comfort en ruimer potentieel. Het geeft nu een desolate en onveilige indruk.

Welke concrete toekomstplannen heeft de NMBS met de stationsgebouwen, of delen ervan, van het station van Burst?

Welke concrete toekomstplannen heeft Infrabel met de technische gebouwen of delen ervan, van het station van Burst?

Heeft/Hebben de NMBS en/of Infrabel daarover reeds gesprekken gevoerd met de gemeente Erpe-Mere? Zijn die gesprekken lopende of gepland? Indien die eventuele gesprekken reeds zijn opgestart of zelfs afgerond, tot welk resultaat hebben ze geleid?

Heeft/Hebben de NMBS en/of Infrabel hierover reeds gesprekken gevoerd met de Vervoerregio Aalst, zijn deze lopende, of staan deze gepland? Indien die eventuele gesprekken reeds zijn opgestart of zelfs afgerond, tot welk resultaat hebben ze geleid?

Aangezien de lokettenkwestie nog nazindert en ik het als een symbooldossier zie, een pars pro toto voor de algemene dienstverlening in stationsgebouwen, wil ik mijn vraag ook in het actualiteitsdebat betrekken en heb ik aan de minister gevraagd om een gedetailleerd schriftelijk antwoord te geven.

Hoewel de loketten al in 2013 gesloten zijn, wil ik nog even herhalen dat het hier gaat om een station dat meer dan duizend reizigers per dag telt. Dat is een niet onbelangrijk station op een zeer drukke lijn tussen Brussel en Kortrijk. Het gaat om meer dan enkel de loketten zelf, het gaat om de algemene dienstverlening. Daarom denk ik dat dit onderwerp ook zijn plaats heeft in het actualiteitsdebat.

01.08 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, je veux juste préciser ma demande.

Étant donné que nous sommes dans un débat d'actualité, je souhaitais me référer à ma question écrite, faute de quoi ma question risquerait d'être perdue. Je veux bien avoir la réponse du ministre dans le cadre de ce débat.

J'en profite également pour réagir à la question de ma collègue, Mme Vindevoghel, qui fait mention d'actions syndicales à Virton. Je tiens à souligner que le PTB n'était pas présent et qu'il s'agissait d'une co-organisation entre le syndicat socialiste et le Parti Socialiste à Virton.

01.09 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Hanus, madame Vindevoghel, madame Rohonyi, monsieur Troosters, monsieur De Spiegeleer, monsieur Arens, je vous remercie pour vos questions. Je vais réitérer et réactualiser les propos déjà tenus dans le cadre des discussions engagées sur ce sujet très important des guichets tant en séance plénière qu'en commission.

Je vous confirme que le conseil d'administration de la SNCB du 27 novembre 2020 a décidé de la fermeture de 44 guichets sur la base du constat de la diminution importante du volume de billets vendus dans ces guichets. Ces 44 points de vente qui seront progressivement fermés représentent 5,6 % du nombre total de transactions aux guichets en 2019 sur un total de 135 points de vente et ont un temps d'inactivité, me communique la SNCB, situé entre 60 et 92 %.

De beslissing van de raad van bestuur van de NMBS betrof ook de wijziging van de openingsuren in 37 verkooppunten vanaf 1 maart 2021. Dat was ook aangekondigd in de mededeling van de NMBS van 1 februari. Die aanpassingen worden verantwoord op basis van de passagiersstroom in die verkooppunten.

Pour rappel, j'ai demandé et obtenu du conseil d'administration de la SNCB des mesures complémentaires d'accompagnement, avec des engagements clairs en matière de confort, de sécurité et d'accessibilité pour répondre aux attentes légitimes des voyageurs qui connaissent une réduction des services offerts en gare avec les fermetures de guichets ou les réductions de leurs heures d'ouverture.

J'ai demandé à la SNCB un *reporting* mensuel sur les mesures complémentaires suivantes: organisation d'un dialogue avec les associations représentant les publics fragiles et âgés sur la question de leur accessibilité aux services ferroviaires, la garantie d'une présence d'un automate de vente dans chaque gare, la possibilité d'appeler un collaborateur de la SNCB pour obtenir des informations jusqu'à avoir la possibilité d'être accompagné à distance pour l'achat d'un ticket et son impression, l'organisation d'un renfort mobile pour des périodes et événements particuliers comme la rentrée scolaire, les vacances ou les festivals, l'étude de la possibilité d'offrir par le centre d'appel ou avec des partenariats avec bpost ou d'autres services publics des services qui ne sont actuellement offerts qu'au guichet, l'étude de la possibilité d'intégrer dans l'appel au marché à lancer au cours de cette année pour le déploiement d'un nouvel automate de vente des modalités conviviales pour entrer en contact direct avec un opérateur pour recevoir une assistance appropriée.

De plus, à ma demande, la SNCB s'est engagée à entrer en contact avec toutes les autorités communales impactées par la fermeture d'un guichet sur leur territoire. Cela a été fait. À ce stade, 42 des 44 communes concernées ont repris contact avec la SNCB. 25 ont déjà été visitées. Toutes le seront d'ici la fin du mois de mars. Beaucoup d'idées quant à l'occupation future des bâtiments ont été formulées: info-tourisme, point

vélo, co-working, ASBL locales, locaux de bpost, magasins OXFAM. Par ailleurs, la SNCB a reçu des candidatures spontanées d'organismes externes divers pour proposer des projets en gare.

Comme convenu avec la SNCB, ces mesures d'accompagnement spécifiques sont mises en place prioritairement pour les 44 gares concernées par une fermeture de guichet. Il est prévu que ces démarches pourront être étendues à d'autres gares, à la fois celles qui ont déjà connu des fermetures de guichet et celles qui connaissent actuellement une réduction des horaires de guichet. Ceci se fera après évaluation des résultats obtenus pour les 44 premières gares. Je ne dois pas vous rappeler les engagements en matière de maintien et d'élargissement des heures d'ouverture des salles d'attente.

Tot slot ben ik van plan alles in het werk te stellen om in het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS concrete verplichtingen op te nemen inzake onthaal en dienstverlening aan de passagiers, met dien verstande dat het huidige beheerscontract geen enkele verplichting in die zin bevat.

Il n'existe actuellement aucune balise dans le contrat de gestion de la SNCB à ce sujet, ce que je regrette.

Madame Hanus, pour ce qui est du supplément de 7 euros lors de l'achat d'un ticket dans le train, nous pouvons tous les deux comprendre les craintes de la SNCB que certains voyageurs montent dans le train sans ticket valable en misant sur le fait de ne pas être contrôlés. Le supplément de 7 euros joue un rôle dissuasif. Cependant, celui-ci peut ne pas être réclamé par l'accompagnateur si l'automate du point d'arrêt ou de la gare est défectueux avec une signalisation automatique par la SNCB à ses accompagnateurs.

Je prends conscience de la difficulté que le fait de prendre le train peut représenter pour certaines personnes. Je travaille actuellement à l'amélioration de l'accessibilité des trains et des gares. Nous en avons déjà débattu.

J'ai récemment rencontré le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles et le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées avec lesquels nous avons eu l'occasion de parler de cet enjeu important et d'identifier les priorités en la matière. Dans les discussions que nous avons avec la SNCB, cette question revient fréquemment, à mon initiative, et nous avons insisté pour que la SNCB soit attentive aux recommandations formulées. Comme pour l'accueil dans les gares, nous comptons aussi inscrire des obligations en matière d'accessibilité dans le futur contrat de service public entre la SNCB et l'État fédéral. Cela doit être encore davantage dans le futur une attention pour la SNCB.

Pour ce qui concerne la gare de Marloie, la SNCB m'informe que le temps inoccupé s'élève à 67 % en semaine et 76 % le samedi. En conséquence, elle a pris la décision d'adapter les heures d'ouverture à partir du 1^{er} mars 2021. Concrètement, les guichets resteront accessibles de 7 h 00 à 10 h 15 en semaine et le samedi de 7 h 30 à 10 h 45. Un affichage en gare reprenant ces adaptations a été prévu depuis février 2021.

Mijnheer Troosters, de NMBS krijgt via heel wat kanalen vragen over het aantal biljetten van bepaalde producten, tussen bepaalde stations of in bepaalde stations. Dit zijn duidelijk voor elk bedrijf commercieel gevoelige gegevens waarover ook de NMBS niet publiekelijk communiceert. De NMBS wijst er wel op dat ze haar verplichtingen inzake het meedelen van haar statistische en bedrijfsgegevens naleeft. Ze bezorgt alle informatie, inclusief de confidentiële, sowieso aan haar voogdijoverheid en de FOD Mobiliteit. Uw vraag heeft betrekking op veel statistische elementen. Ik stel dus voor dat u mij een schriftelijke vraag stelt.

Ten slotte bedragen de totale besparingen voor de 44 loketten meer dan 6 miljoen euro of ongeveer 60 miljoen euro voor 10 jaar.

Mevrouw Vindevoghel, ik heb inderdaad vele moties van lokale overheden ontvangen en beantwoord. Ik begrijp hun teleurstelling. Het is mijn bedoeling er in de komende weken en maanden op toe te zien dat de NMBS haar concrete verbintenissen nakomt die we in de vorige commissie hebben besproken. Ik heb ze toen herhaald. Ik heb vertegenwoordigers van de drie vakbonden in mijn kabinet ontvangen en ze hebben hun mening over deze zaak met mij gedeeld. Ondanks de moeilijke beslissing van de raad van bestuur van de NMBS waren dat constructieve gesprekken voor de toekomst.

Madame Vindevoghel, la procédure relative à la désignation des nouveaux administrateurs de la SNCB, comme c'est le cas pour les autres entreprises publiques fédérales, suit son cours. Elle devrait se concrétiser dans les prochaines semaines. Nous aurons, si vous le souhaitez, l'occasion d'en rediscuter à ce moment-là.

Je ne réponds pas à la question de Mme Jadin puisqu'elle n'est pas présente.

Monsieur Arens, lors de ma rencontre passionnante avec l'association des Amis du rail Halanzy – j'ai rencontré l'ensemble des associations actives dans la défense du rail en Flandre et en Wallonie –, cette dernière m'a également interrogé au sujet d'une nouvelle salve de fermetures de guichets à Arlon et Libramont.

Je n'ai pas annoncé la fermeture de ces gares aux Amis du rail Halanzy. Je ne pense d'ailleurs pas qu'ils l'aient dit, contrairement à ce que vous avez déclaré à l'occasion de votre question. Je vous communique ce que je leur ai répondu lors de notre rencontre, à savoir qu'un tel projet n'est pas à l'agenda.

Pour ce qui concerne votre question relative à un communiqué récent de Navetteurs.be dont j'ai également pris connaissance, les témoignages recueillis sont pour le moins interpellants. Sachez que j'ai interrogé la SNCB au sujet de la réalité des pratiques décrites par Navetteurs.be.

La SNCB m'a fait savoir que des stewards peuvent être présents dans les grandes gares. En cas de files importantes aux guichets, ils peuvent suggérer aux voyageurs d'utiliser un automate de vente, mais le voyageur garde toujours son libre choix. En aucun cas, ils n'interdisent de se rendre à un guichet. Une des missions des stewards est bien d'aider les voyageurs, qui ne sont pas habitués aux automates, à s'y familiariser. J'entends bien que cela reste le cas. Et c'est dans ce sens que j'ai répondu à l'interpellation de Navetteurs.be.

Mijnheer De Spiegeleer, de loketten in het station van Burst zijn al lang gesloten. Het stationsgebouw is een van de gebouwen of terreinen die de NMBS niet meer nodig heeft. De NMBS onderzoekt momenteel of zij het gebouw wenst te behouden in het kader van eventuele toekomstige ontwikkelingen, waarbij onder andere de uitbreiding van de parking en de fietsenstalling, een fietssnelweg en de perronverlegging bestudeerd worden.

Een eventuele concessie is ook een mogelijkheid waarvoor de NMBS openstaat. Er vond nog geen bilateraal overleg plaats tussen de gemeente en de NMBS daarover. Uiteraard staat de NMBS open voor een dergelijk overleg. De NMBS heeft geen aanvraag mogen ontvangen van de vervoerregio. Dergelijke gesprekken met de vervoerregio werden nog niet gevoerd, maar de NMBS deelt mij mee zeker open te staan voor overleg. Er is op dit moment wel al regelmatig overleg met de Vlaamse administratie Mobiliteit en Openbare Werken of MOW.

01.10 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, helaas zat in uw antwoord weinig voer voor mij. Buiten uw antwoord over de gerealiseerde besparing heb ik op bijna geen enkele van mijn vragen een antwoord gekregen.

Wat de cijfers van de Limburgse stations betreft, had ik al aangegeven dat ik die schriftelijk zal opvragen. Ik neem aan dat daaruit een vermindering van het aantal verkochte tickets zal blijken, wat, zoals u zegt, de beperking van de openingsuren zou rechtvaardigen.

Wat de mogelijkheid betreft via artikel 162nonies van de wet van 1991, verwijst u naar de mondelinge vragen die eerder zijn gesteld. Ik betreur dat en ben van mening dat u een kans hebt gemist en dat u zich verstoppt. U hebt wel in de pers uitgebreid gereageerd, maar u had mogelijkheden die u absoluut niet hebt benut, wat ik betreur.

01.11 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, vous m'aviez procuré beaucoup d'espoir pour la mobilité lorsque vous êtes devenu ministre en charge de la SNCB. Et je dois, hélas, constater qu'aucune rupture ne s'est produite en milieu rural avec la politique du gouvernement précédent. Je reste inquiète, par conséquent.

Vous êtes censé être le ministre de la Mobilité, nous pourrions même dire: le premier navetteur de ce pays. Pourtant vous avez déjà à votre "actif" la fermeture de 44 guichets et de nouvelles réductions d'horaires de guichets. Pour moi, un service public de qualité est largement lié aux personnes qui font vivre ces gares. Or j'ai l'impression que, dans votre mission de déploiement du chemin de fer, vous oubliez l'humain. Cependant, sans le service aux navetteurs, nous risquons de faire régresser la SNCB et de ne pas atteindre nos objectifs en termes environnementaux.

Dans votre réponse de ce jour, vous me confirmez la réduction d'horaire en gare de Marloie. Quant à ma proposition de supprimer le supplément de 7 euros, j'entends la crainte que vous partagez avec la SNCB de voir des navetteurs monter sans ticket. Toutefois, en milieu rural, et je vous cite la gare de Marbehan en guise d'exemple, un seul automate est présent pour l'achat de tickets. Or, que ce soit le dimanche soir pour les étudiants ou les matins de semaine pour les travailleurs, il y a un véritable afflux de voyageurs qui n'ont pas d'autre choix que de faire la file devant cet unique appareil.

Quelle réponse allez-vous apporter à la réduction du service au public avec la suppression des guichets? Je reste sur ma faim, monsieur le ministre. Pourtant, et je tiens à vous le dire en commission, je vous ai donné votre chance. Je crois en votre volonté de développer la mobilité. Hélas, chaque fois que je vous fais remonter des questions de ma circonscription – la province de Luxembourg –, je dois revenir vers mes relais locaux pour leur communiquer des nouvelles négatives ou incertaines. C'est dommage!

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel, u hebt het woord voor uw repliek, al dan niet met een geografisch overzicht.

01.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, het zal zonder geografisch overzicht zijn.

Mevrouw Hanus, sta me toe u ter rechtzetting te melden dat ik in verband met Virton niet over ons, maar over de vakbonden sprak.

Mijnheer de minister, als u al dat protest hoort, terwijl u als democratisch minister heel veel belang hecht aan mobiliteit, dan vind ik dat u daarvan meer wakker moet liggen.

Wij vinden dat het openhouden van de loketten van maatschappelijk belang is. Daarover hebben we hier al veel discussies gevoerd. De opening van een winkeltje in een station verbetert de dienstverlening voor de mensen niet per se. Wij hebben al voldoende argumenten gegeven. Ook de actievoerders tonen aan dat de personeelsleden die nu de loketten bemannen erg belangrijk zijn en een meerwaarde betekenen. Een openbare dienst bestaat toch niet ter wille van het maken van winsten? Een openbare dienst zorgt voor dienstverlening aan de mensen die ervan gebruikmaken. Dat moet de essentie van de zaak zijn.

Mijn vraag over de mandaten hebt u niet beantwoord, maar ik kon daarover wel al iets lezen in de krant. Nu uw partij het voorzitterschap van de raad van bestuur vervult, biedt dat misschien meer mogelijkheden. Ik hoop dat u moedigere maatregelen zult nemen in het voordeel van de gebruikers van de trein en het personeel. Een personeelsgroep dreigt immers zijn job kwijt te geraken. Het verzet zal volgens mij niet stoppen zolang er loketten gesloten worden.

01.13 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je pense que vous vous êtes trompé dans votre réponse en me parlant de fermeture des gares. Je n'ai jamais parlé de fermeture des gares dans ma question. J'ai parlé de la fermeture des guichets d'Arlon et de Libramont. La crainte des Amis du rail Halanzy, pour bien préciser, est réelle, puisqu'ils m'ont parlé de plusieurs vagues: une première vague, une deuxième vague, une troisième vague.

Pour le virus, on trouve quand même apparemment des vaccins. Mais j'ai l'impression ici, monsieur Gilkinet, que vous n'avez aucun vaccin! Notre objectif est, dans une province comme la province du Luxembourg, de maintenir un service public qui doit rester un service au public. C'est fondamental. Mais ici, il ne faut pas s'étonner si demain, plus personne ne prend le train, puisqu'on fait tout pour dissuader les gens de prendre le train. Je trouve cela réellement dommage.

Quant à ma deuxième question, les agents qui seraient dans les gares, je pense que si cela est exact, vous ne pouvez pas laisser la SNCB continuer à jouer de cette façon. C'est franchement scandaleux!

Vous êtes un ministre écologiste. Je compte vraiment sur vous. Je suis d'accord avec ma collègue Mélissa Hanus. Comme elle, j'avais beaucoup misé sur votre arrivée dans cette matière. Aujourd'hui, après six mois, je me dis que beaucoup de choses ont déjà changé, mais malheureusement, monsieur le ministre, défavorablement. J'en suis vraiment triste. Je compte sur vous pour redresser la barre.

01.14 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, même si finalement, vous n'avez fait que répéter les mesures destinées à accompagner cette décision de fermeture

de 44 guichets de gare.

Ces réponses me confirment que ces mesures se reposent sur les communes qui, aujourd'hui, cherchent désespérément à limiter la casse et à développer des mesures pour aider les navetteurs et pour assurer leur sécurité; ou ce sont des mesures insuffisantes pour compenser la suppression de ces guichets et leur plus-value en termes de service public de proximité.

Une période de transition a été prévue, sauf qu'elle n'y change rien. Aujourd'hui, laisser ouvert un guichet à raison de deux ou trois jours par semaine ou encore mettre un steward pour aider les personnes qui utilisent les automates à raison de une ou deux heures par jour, comme c'est le cas depuis ce 1^{er} mars, c'est largement insuffisant.

Je me permets donc de réitérer ma demande de revoir la liste des guichets à fermer d'ici la fin de cette année, en tout cas au moyen d'une étude qui soit menée en dehors du contexte de la crise sanitaire, où l'on sait que le télétravail est obligatoire ou encore que les cours sont suspendus, et, dans l'attente, de suspendre cette décision.

Je prends l'exemple de ma gare de Rhode-Saint-Genèse qui est concernée. Elle a été considérée comme faiblement fréquentée, alors qu'en temps normal, elle l'est énormément. Je pense aux navetteurs qui vont à Bruxelles pour travailler. Je pense aux étudiants qui doivent se rendre à Bruxelles pour aller à l'école ou à l'université.

Je pense aux patients qui se rendent à Bruxelles pour des examens ou des traitements dans des hôpitaux spécialisés. C'est l'incompréhension par rapport à cette gare.

Je dois encore vous faire part de mon inquiétude lorsque vous dites que ces mesures d'accompagnement seront étendues aux gares qui voient leur flux de voyageurs diminuer. Cela signifie-t-il que ces gares verront, elles aussi, dans un futur proche, leur guichet fermer? Ne serait-il pas plus sage d'évaluer au préalable ces mesures et leur impact sur les 44 gares concernées avant de décider de leur extension à d'autres gares?

Sur le plus long terme, vous entendez inscrire dans le prochain contrat de service public de la SNCB – qui sera conclu l'année prochaine – l'objectif de rendre nos gares plus vivantes, plus confortables, plus accessibles. C'est très bien, sauf que cela devra se traduire en actes conformes à cet objectif car, aujourd'hui, force est de constater que nous n'y sommes toujours pas!

01.15 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoorden.

Enkele zaken vallen mij op. Zo zegt u onomwonden dat de NMBS het gebouw van het station van Burst niet meer nodig heeft. Dat is uiteraard ontgoochelend en nogal denigrerend.

Het gebouw op de lijn 89 tussen Denderleeuw, Zottegem en Kortrijk, telt meer dan 1.000 reizigers per dag. Het ligt ook op het kruispunt met de regionale verbinding naar Aalst, de lijn 82. Het gebouw op zich is naar overheidsnormen ook zeer recent. Het dateert van 1984. Dat is al dan niet toevallig ook de start van de renovatiewerken aan het justitiepaleis van Brussel. Het is dus een zeer recent gebouw met zeer veel mogelijkheden.

Vervolgens zegt u dat men werkt aan een fietssnelweg. Dat klopt. De werken schieten goed op. Dan komen we opnieuw bij de discussie van vorige week tijdens de hoorzitting met Infrabel. Die fietssnelwegen komen er niet zonder slag of stoot en Infrabel vraagt voor het sluiten van overwegen wel iets als in de plaats.

Ik viel bijna van mijn stoel, mijnheer de minister, omdat u zegt dat de NMBS werk maakt van een uitbreiding van de stationsparkings. Ik ben daar zeker niet tegen, maar als er een station in deze regio is waar er geen gebrek aan parkeerplaats is, dan is dat het station van Burst. Als er nog parkeerplaatsen bij komen, ben ik daar zeker niet tegen.

U had het ook over de verbetering van de perrons. Onze partij is al lang vragende partij daarvoor. Die belofte werd een tiental jaar geleden al gedaan. We zijn in blijde verwachting.

Tot slot zegt u dat er nog geen overleg is geweest met de lokale overheid en de burgemeester of schepenen

van de gemeente Erpe-Mere, noch met de Vervoerregio Aalst. Ik wil u gerust op uw woord geloven, maar in de regionale media zegt men het omgekeerde en zegt men dat men wel contact met uw kabinet en met de NBMS heeft gehad en dat zij op een njet zijn gestoten, net zoals ik hier vandaag op een njet ben gestoten.

Uw antwoorden waren dus opmerkelijk, mijnheer de minister. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

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

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.
Président: Jean-Marc Delizée.*

De **voorzitter**: Ik wil de heer Roggeman opnieuw bedanken voor de vervanging.

02 Samengevoegde vragen van

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

02 Questions jointes de

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

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u had tijdens de vorige commissievergadering al aangekondigd dat u een interessant antwoord had op mijn vraag. Ik kijk er dus alvast naar uit.

De vraag gaat in essentie over de plaats van de speedpedelecs op de weg. De regelgeving omtrent de speedpedelecs wordt bepaald in het koninklijk besluit van 1 oktober 2016, waarbij de speedpedelec wordt gelijkgesteld met een bromfiets klasse B. Er is wel een apart verkeersbord uitgewerkt, met een logo met een letter P onder. Met die aangepaste verkeersborden en onderborden kunnen de wegbeheerders afwijken van de bromfietsregels als het gaat om de plaats op de weg. In de praktijk zijn er evenwel nog maar weinig van die verkeersborden aangepast. Ik denk bijvoorbeeld aan interessante routes voor dergelijke voertuigen langs kanalen en rivieren. Het zou eigenlijk veel gemakkelijker geweest zijn als de speedpedelec qua plaats op de weg gewoon gelijkgesteld zou worden met de fiets. Ik heb dat ook herhaaldelijk aangebracht bij uw voorganger, maar de situatie is nu wat ze is.

Op dit moment wordt een gewoon fietspad aangeduid met een D7-verkeersbord als deel van de openbare weg. Het D7-verkeersbord, dus het ronde, blauwe bord met het fietslogo op, kan vandaag eigenlijk niet worden gebruikt voor vrijliggende fietspaden, zoals fietssnelwegen. Nochtans zou het D7-verkeersbord bij fietssnelwegen een manier zijn om ook de voetganger toegang te verlenen tot die routes, op voorwaarde dat zij voorrang verlenen aan de fietsers.

Wordt dit besproken in het kader van de hervorming van de wegcode? Zo kan het D7-verkeersbord ook voor dat soort fietsroutes worden gebruikt. Er moet bij de uitwerking van de nieuwe wegcode toch bijzondere aandacht gegeven worden aan de vraag hoe dat allemaal het beste wordt aangeduid en hoe iedereen zijn plaats op de weg kan hebben.

Er is een voorstel om de plaats op de weg ook afhankelijk te maken van de snelheid. Op bepaalde plaatsen kan de snelheid worden beperkt, ook op fietspaden, bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom, zoals dat vandaag in Nederland is geregeld. Dat zou het probleem kunnen oplossen van een speedpedelecgebruiker die eerst zijn zoontje naar school wil brengen en daarna wil doorrijden naar het werk, maar niet op het fietspad mag rijden binnen de bebouwde kom. Sommige gemeenten hebben dat zo uitgewerkt. Ook fietspaden in bebouwde kom aangeduid met een bord D9 of D10 zijn niet toegankelijk voor die speedpedelecgebruikers,

waardoor die in principe tussen de auto's moeten rijden, terwijl het zoontje alleen op het fietspad zou moeten rijden. Dat zijn dus geen ideale situaties.

Uiteraard is het snelheidsbeleid een bevoegdheid van de Gewesten, maar dat is duidelijk ook relevant voor de overige verkeersregels en moet natuurlijk in samenhang worden bekeken met andere bepalingen binnen de wegcode. Wordt in het kader van de aanpassingen aan de wegcode onderzocht of daaraan aanpassingen kunnen worden aangebracht? Zijn er daarover al bepaalde ideeën naar voren gekomen?

Tot slot is er het probleem met de plaats op de weg van de speedpedelec. Ik gaf al aan dat dit voortkomt uit de categorisering als bromfiets, als vorm van bromfiets. Dat was een Europese beslissing. Eerder gaven we al aan dat we beter de speedpedelec zouden gelijkstellen aan een fiets. Ook Fietsberaad adviseert om qua plaats op de weg de speedpedelec gelijk te stellen aan de gewone fiets in de verkeersreglementering. Dat zou de speedpedelec meteen toegang verlenen tot beperkt eenrichtingsverkeer, voetgangerszones, zones met D10-verkeersborden en voorbehouden wegen, zonder dat er een aparte letter P moet worden aangebracht. Het zou een en ander heel wat vereenvoudigen om op die manier te werken.

Mijnheer de minister, overweegt u het advies van Fietsberaad te volgen? Zult u de speedpedelec gelijkschakelen met de fiets qua plaats op de weg in het verkeer? Kunt u ons de recente cijfers met betrekking tot het aantal ingeschreven speedpedelecs bezorgen, eventueel schriftelijk?

02.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet vreemd dat ik aansluit bij deze vraag. Speedpedelecs worden steeds populairder. In het voorbije jaar zien we volgens experts wel een knik in de groei, maar dat is volgens mij te verklaren doordat speedpedelecs vooral voor woon-werkverkeer worden gebruikt en we op dit moment thuiswerken aanbevelen.

Ik moet niet uitweiden over het feit dat nu soms niet duidelijk is waar de speedpedelec behoort binnen de wegcode. We hebben het gevoel dat die nogal vaak stiefmoederlijk wordt behandeld. De heer Van den Bergh heeft reeds beschreven hoe de bromfiets ingeschreven staat in de wegcode en dat het voor iemand die een speedpedelec gebruikt niet altijd duidelijk is waar hij juist hoort op de weg en op welke manier hij welke wegcode moet volgen. Ik sluit mij aan bij een van de conclusies, of zelfs bij het voorstel van Fietsberaad: het zou logischer zijn om de speedpedelec te behandelen als een fiets. Dat is hij uiteindelijk ook. Het is dan wel belangrijk om daaraan bepaalde voorwaarden te koppelen, waarbij de speedpedelec zich in bepaalde omstandigheden moet aanpassen, bijvoorbeeld qua snelheid. Het moet wel eenvoudiger.

Bent u er voorstander van om de regels met betrekking tot speedpedelecs te vereenvoudigen in de wegcode? Zo ja, volgt u dan het voorstel om de speedpedelec te behandelen als een fiets? Werd daarover reeds gesproken met de gewesten in het kader van de nieuwe wegcode? Zo ja, hebt u het gevoel dat uw collega's van de Gewesten op dezelfde lijn zitten?

02.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, Vias Institute a récemment publié une étude sur l'augmentation du nombre d'utilisateurs du vélo à assistance électrique. Selon l'étude, 1 Belge sur 5 en a utilisé un l'année passée. C'est bien, mais pas suffisant. On pourrait appeler à une augmentation de ce nombre d'utilisateurs.

Selon l'étude, la présence de parkings gratuits à proximité des gares serait une mesure efficace pour encourager leur utilisation et réduire la circulation routière pour rejoindre les gares.

Des investissements en faveur de meilleures infrastructures cyclables sont également soutenus par une grande majorité du panel. Je rappelle par ailleurs votre engagement à améliorer le caractère multimodal des gares dans votre note de politique générale.

Monsieur le ministre, comment accueillez-vous ces constats relevés par Vias? Y a-t-il des conditions particulières pour qu'une gare puisse obtenir un espace de stationnement sécurisé pour les vélos, par exemple, le nombre d'arceaux actuellement occupés?

Quels sont les objectifs concernant ce stationnement sécurisé sur le plan tarifaire et de la gratuité? Ces réflexions sur le stationnement intègrent-elles les vélos de plus grands gabarits?

Concernant les pistes cyclables, des discussions sont-elles prévues avec les autres niveaux de pouvoir pour améliorer ou créer des pistes permettant d'arriver aux gares?

02.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik dank iedereen voor de vragen.

Mijnheer Van den Bergh, België is zo ongeveer het enige land dat een regeling op maat voor elektrische fietsen heeft uitgewerkt. Het aantal in België ingeschreven speedpedelecs is daartoe een indicatie. Ik zal u later ook cijfers bezorgen, in antwoord op de vraag van mevrouw Buyst.

U kunt natuurlijk altijd discussiëren over de vraag of het niet beter was geweest om voor een volledige gelijkschakeling met de fiets te kiezen en speedpedelecs op bepaalde plaatsen te verbieden in plaats van ze te moeten toelaten met de hulp van signalisatie. Dat was een keuze uit het verleden. In overleg met de Gewesten is uiteindelijk gekozen voor het huidige systeem, dat op hetzelfde neerkomt maar ook de wegbeheerders toelaat om oordeelkundig te bekijken waar speedpedelecs veilig kunnen worden toegelaten. Een volledige gelijkschakeling is tot nu toe niet aan de orde geweest, omdat voor speedpedelecs hoe dan ook specifieke regels nodig zijn.

De borden D7 duiden op een verplichting. Voor een fietssnelweg zal het voor zover ik het kan inschatten nooit om een verplichting gaan. Het gebruik van een D7-bord voor het aanduiden van een voorbehouden weg is daarom niet de beste optie. Het F99-bord is daartoe beter geschikt en biedt flexibiliteit aan de wegbeheerders. Het kan immers worden aangepast aan de categorieën weggebruikers die men er wil toelaten. Zo kan de toegang tot fietssnelwegen worden beperkt tot bijvoorbeeld fietsers en bestuurders van speedpedelecs.

In het kader van de besprekingen tot herziening van de wegcode is dat nog niet aan bod gekomen. Als er voetgangers worden toegelaten, dan blijven die de meest kwetsbare weggebruikers en verdienen ze bescherming. Om hun veiligheid te bevorderen, kan er een wegmarkering aangebracht worden die de fietsers en de bestuurders van speedpedelecs scheidt van de voetgangers en kan dat op het verkeersbord F99 worden verduidelijkt.

De plaats op de weg afhankelijk maken van de snelheid lijkt me geen slechte optie. Omdat de snelheid op fietspaden inderdaad een gewestelijke bevoegdheid is, is die slechts zijdelings aan bod gekomen tijdens de bespreking van de werkgroep. Het initiatief daartoe zal, in het licht van de laatste staatshervorming, van de Gewesten moeten komen.

Zoals geantwoord op uw parlementaire vraag van 19 januari 2021, is er een project lopende dat ertoe strekt de wegcode te analyseren met het oog op het bevorderen van de actieve weggebruikers.

Ik ga ervan uit dat, naar aanleiding van de besprekingen met de Gewesten die in dat kader zullen worden gevoerd, ook de snelheid op fietspaden aan bod zal komen. Zoals ik in de inleiding van mijn antwoord al zei, is de huidige regelgeving in nauw overleg met de Gewesten tot stand gekomen. Ik begrijp uw wens dat speedpedelecs beter worden geassimileerd met fietsen en er zijn zeker gevallen waarin dat zinvol kan zijn.

Mevrouw Buyst, mijnheer Van den Bergh, het is nuttig om de situatie een beetje te objectiveren. De situatie is in feite verre van rampzalig. België is, samen met Zwitserland, het land waar speedpedelecs het meest succesvol zijn. Het totale aantal ingeschreven speedpedelecs, namelijk 42.149, met een gestage groei van 12.191 nieuwe inschrijvingen in 2020, geeft aan dat de rage van dit vervoersmiddel reëel is in ons land. Ter vergelijking, in het fietsland Nederland zijn er momenteel iets minder dan 22.000 speedpedelecs ingeschreven. Zelfs Europese verenigingen prijzen de Belgische aanpak en promoten die als voorbeeld voor andere landen. De reden is dat de Belgische regelgeving in 2016 speedpedelecs en andere elektrische fietsen in het verkeersreglement heeft opgenomen. Het doel was een zo goed mogelijk evenwicht te vinden tussen de veiligheid en de bevordering van de mobiliteit op twee wielen.

Ik heb echter begrepen dat er verschillende vragen zijn om speedpedelecs gelijk te stellen met klassieke fietsen. Ik zal daarover spreken met mijn administratie. Ik heb haar ook gevraagd om die kwestie opnieuw te bekijken met de Gewesten en de belanghebbenden, zoals Fietsberaad, dat ik onlangs heb ontmoet. Ik wil er alleen maar voor zorgen dat iedereen zich ervan bewust is dat de gelijkstelling van speedpedelecs met klassieke fietsen of andere elektrische fietsen ook een deel problemen met zich kan meebrengen, zoals het samenleven van mensen met zeer verschillende profielen op de fietsinfrastructuur.

Je répondrai à présent à M. Parent concernant les parkings. La plupart des parkings deux-roues proposés pour la SNCB sont gratuits; j'en ai déjà parlé en réponse à d'autres questions. La SNCB a bien conscience

de l'évolution de l'utilisation des vélos électriques. Elle travaille actuellement à la modification de sa stratégie de parkings vélos en ce sens.

Il y a actuellement près d'une quarantaine de parkings SNCB deux-roues équipés d'un contrôle d'accès. La plupart sont gérés par des points vélos avec des systèmes de contrôle d'accès différents. La SNCB a décidé d'uniformiser le système de contrôle d'accès et de le lier au produit train via la carte Mobib. Les parkings deux-roues avec contrôle d'accès disposeront également à l'avenir de moyens de recharge électrique.

Suite à l'évolution de l'utilisation du deux-roues et en particulier des vélos électriques, la SNCB est en train de revoir ses critères pour qu'une gare puisse être équipée d'un espace de stationnement deux-roues sécurisé en ce compris pour des vélos de plus grand gabarit.

Sur le plan tarifaire, différents modèles sont à l'étude. Actuellement, le tarif moyen est de 75 euros pour un abonnement annuel pour un parking avec contrôle d'accès. La plupart sont gratuits mais sans contrôle d'accès. La SNCB étudie la possibilité de proposer une gratuité de maximum 24 heures dans les parkings deux-roues ce qui correspond aux besoins de la grande majorité des clients et qui permet de lutter efficacement contre les vélos abandonnés qui peuvent parfois représenter jusqu'à 30 % de la capacité du parking deux-roues.

Aujourd'hui, ce sont les bénéfices dégagés par les recettes des parkings voitures qui financent les coûts d'exploitation des parkings deux-roues et le financement des points vélos. Le fait d'avoir des parkings vélos avec contrôle d'accès est une des quatre priorités pour les clients, selon une étude de 2019.

S'il est vrai que l'équipement des parkings vélos de la SNCB est important, le succès de ceux-ci est cependant tributaire des infrastructures permettant aux cyclistes de rejoindre les gares. Ce message est régulièrement donné aux différents niveaux de pouvoir. Comme vous le savez, j'organise régulièrement des rencontres avec mes collègues régionaux en charge de la mobilité pour nous concerter et essayer de nous aligner. La question des politiques cyclistes, même si elle est largement régionalisée aujourd'hui, revient régulièrement dans les sujets de discussion. J'espère des décisions très rapides au profit des cyclistes et de la mobilité active.

Le **président**: Merci beaucoup monsieur le ministre pour votre réponse circonstanciée. Je pense qu'on peut la qualifier ainsi. Je me tourne alors vers les orateurs pour connaître leurs réactions.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u wel.

Uiteraard is de gebruiker van een speedpedelec geen gewone fietser, en het feit dat hij door de reglementering wordt verplicht om een helm te dragen en over een nummerplaat te beschikken, toont dat ook aan. Door de eigenschappen van het voertuig en de manier waarop de speedpedelecgebruiker zich door het verkeer begeeft, wordt hij veel vaker aanzien als een fietser dan als een bromfietser. In die zin wordt hij ook door autobestuurders als dusdanig aanzien en zou het goed zijn dat hij dan ook die plaats op de weg inneemt. Dat neemt niet weg dat er soms conflicten zijn tussen snelrijdende fietsers en speedpedelecs, maar dat kunnen evengoed wielertoeristen zijn, en trager rijdende fietsers. We moeten op dat vlak naar een gewenst gedrag trachten te evolueren. Op dat vlak is er nog werk aan de winkel.

Een maximumsnelheid op fietspaden zou daartoe kunnen bijdragen. In die zin ondersteun ik uw zienswijze, die u naar verluidt ook tijdens het overleg ter sprake hebt gebracht, en uw wens om dat verder te onderzoeken. Dat zou zeker geen slechte zaak zijn. Ook voor de andere verkeersregels zou het interessant zijn om de speedpedelecgebruiker als fietser te beschouwen, bijvoorbeeld in straten met beperkt eenrichtingsverkeer. Mits aangepast gedrag kan de speedpedelecgebruiker evengoed van die voordelen gebruikmaken. Het zou de plaats van die gebruiker in ons verkeerssysteem alleen nog maar bevorderen. Daar roep ik dan ook graag toe op.

02.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoorden.

Het is net omwille van de gestage groei van het aantal speedpedelecs dat we ervoor moeten zorgen dat ons wegbeeld leesbaarder wordt en dat ons verkeersreglement er niet moeilijker, maar net eenvoudiger op wordt. Extra verkeersborden of extra uitzonderingsborden zullen daar zeker niet toe bijdragen. We hebben het vandaag over de speedpedelec, maar de technologie en de innovatieve ideeën zullen blijven komen en we zullen altijd moeten nadenken over waar we nieuwe vervoersmiddelen een plaats geven in onze

openbare ruimte.

Daarom was ik zeer tevreden met uw antwoord, maar zeker met één passage in het bijzonder. U wilt dat de wegcode ook geanalyseerd wordt rekening houdend met de actieve weggebruikers. Ik denk dat dat in het verleden te weinig is gebeurd. Wat de wegcode betreft, denk ik dat we nog te vaak uitgaan van een oude visie waarbij we vooral de auto ruimte geven in onze openbare ruimte. We moeten durven nadenken over hoe we de openbare ruimte herverdelen en actieve weggebruikers voldoende plaats kunnen bieden. Ik zie in de wegcode een manier om dat te doen.

Ik kijk dan ook uit naar een herziening van de wegcode, met meer aandacht voor actieve weggebruikers.

02.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et pour le témoignage de la stratégie de la SNCB qui va être révisée concernant le vélo, avec des ambitions supplémentaires pour la combinaison train-vélo. Je pense que toutes les questions que j'ai posées ont reçu une réponse de manière engagée et positive, que ce soit pour les vélos de grand gabarit ou pour les recharges.

Nous suivrons évidemment ce sujet avec attention. Nous pensons que la combinaison train-vélo est extrêmement importante par rapport au *modal shift*, mais également pour désengorger les villes et fluidifier nos déplacements, que ce soit à la ville ou à la campagne. Je me réjouis des différentes réponses qui ont été apportées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, je voudrais revenir sur la tarification unique qui est entrée en vigueur ce 1^{er} février 2021. Comme vous l'avez rappelé dans une récente interview, la mise en place d'un tarif unique pour les transports en commun aux alentours de Bruxelles avait été décidée dès 1998. Cependant, il aura fallu attendre plus de 20 ans et la détermination conjointe du ministre Bellot et du président du Comité de pilotage du RER, M. Hansen, pour que ce tarif unique voie enfin le jour. Nous nous réjouissons de cette grande avancée, mais comme vous le dites très bien, il s'agit là d'une première étape vers une tarification unique pour des zones tarifaires toujours plus grandes afin qu'à terme, ces zones puissent couvrir l'ensemble du réseau RER. Tout le monde le souhaite bien évidemment aussi, mais quand?

C'est là, monsieur le ministre, que je souhaite vous interpellier. Lors de votre interview conjointe, M. Hansen déclarait à la presse concernant l'agrandissement de ces zones tarifaires que "sur cette question-là, nous n'en sommes nulle part".

Seulement, monsieur le ministre, nous ne pouvons pas nous contenter de cette réponse. Nous avons besoin d'un tarif unique le plus rapidement possible pour les lignes 124 et 161 en Brabant wallon. En effet, vous n'êtes pas sans savoir que la Région de Bruxelles-Capitale prend actuellement toute une série de mesures pour détourner les navetteurs de leurs véhicules. Je me garderai bien d'intervenir sur le fond de cette affaire. Quoi qu'il en soit, il n'est dès lors pas concevable de laisser l'ensemble des habitants du Brabant wallon face à des tarifs de transport élevés, devant parfois cumuler plusieurs abonnements pour se rendre et se déplacer dans la capitale. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir nous présenter, dans les meilleurs délais, un échéancier de l'agrandissement ou à tout le moins de l'avancée de vos travaux avec les parties prenantes, de ces zones à tarif unique pour les lignes 124 et 161 en Brabant wallon.

03.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Scourneau, je vous remercie et je me réjouis en effet d'avoir enfin franchi, avec mes collègues ministres de la Mobilité et avec les quatre sociétés de transport, cette étape importante depuis le 1^{er} février. Avec un seul ticket, nous pouvons désormais voyager dans et autour de Bruxelles dans le transport en commun de notre choix (le train, le bus, le tram ou le métro) et ce, pour un seul et même tarif avec un seul et même ticket. C'est une petite révolution et un pas important pour faire de la mobilité, une liberté.

Pour rappel et sans réécrire l'histoire, en septembre 2009, faute de combattants, le président du Comité de pilotage RER suspendait les travaux dudit comité qui ne s'est plus réuni avant la mise en place du nouveau gouvernement fédéral. La raison du blocage résidait dans la non-désignation des représentants après les élections notamment depuis le fédéral.

Quand j'ai pris mes fonctions, non seulement ledit Comité de pilotage ne s'était plus réuni mais le dossier relatif à l'application de la zone tarifaire unique dans un rayon de 11,5 km autour de la Grand-Place de Bruxelles était bloqué.

J'ai rapidement pris contact avec mes collègues régionaux pour reprendre les travaux de ce Comité de pilotage et pour finaliser ce dossier de l'intégration tarifaire. Je me réjouis que nous ayons pu nous aligner avec les quatre ministres de la Mobilité et que nous ayons pu convaincre les quatre sociétés de transport en commun d'avancer dans cette direction et de conclure l'essai.

Mes trois collègues et moi-même avons demandé au Comité de pilotage RER, toujours présidé par M. Hansen, que j'ai décidé de renommer dans cette fonction, d'une part, d'assurer le pilotage de la mise en place du Brupass avec l'objectif de montrer que cela fonctionne et que c'est profitable pour les usagers et pour leur mobilité et, d'autre part, de commencer à réfléchir aux conditions de l'extension de celui-ci à une zone plus large. Cette question a été abordée au cours des deux dernières réunions du Comité de pilotage mais il est encore bien trop tôt pour se risquer à une annonce précise quant à la zone de cette extension et à la date de sa mise en œuvre.

On vient, pas après pas, d'évaluer la première intégration tarifaire et de garder les quatre gouvernements et les quatre sociétés de transport alignés sur cet objectif attendu par de nombreux Belges et de déterminer les modalités pratiques pour y parvenir, notamment en termes de partage de recettes ou de prise en charge des pertes éventuelles, ce qui n'est pas aussi évident. Il s'agit d'un dossier passionnant et important que de permettre aux voyageurs de se déplacer partout en Belgique avec une seule carte et des tarifs les plus cohérents possibles. C'est un dossier pour lequel je me réjouis de disposer de votre soutien, monsieur Scourneau.

03.03 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse circonstanciée. J'espère que l'extension ira de la manière la plus large qui soit pour un service renforcé vis-à-vis des transports en commun.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

04.01 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, dans votre exposé de politique générale du 12 novembre dernier, vous tiriez le triste constat que certains tronçons de notre réseau ferroviaire sont dans un piteux état. Je vous cite: "Des pans entiers du réseau souffrent d'un retard d'investissement. Certaines lignes ferroviaires sont même dans un état critique, au point que le trafic doive y être ralenti, voire même supprimé, par souci de sécurité".

Alors effectivement nous savons tous que le financement du réseau ferroviaire est compliqué, qu'il dépend d'une clé de répartition entre la Flandre et la Wallonie, et que par le passé, beaucoup trop d'argent a été investi dans d'imposants ouvrages tels que les gares de Mons et de Liège-Guillemins, plutôt que dans la modernisation du réseau en lui-même. Mais ceci n'est pas l'objet de mon intervention.

Avez-vous déjà commandé une étude afin d'identifier ces lignes? Si oui, pouvons-nous en connaître les résultats? Ou bien, quand ceux-ci sont-ils attendus? Sinon, pouvez-vous en demander une, en précisant pour chaque ligne les tronçons à refaire et une estimation détaillée du coût de réfection pour chacun de ceux-ci?

04.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Scourneau, je vous confirme que les conclusions d'un audit

externe portant sur l'état et les politiques de maintenance du réseau montrent que les investissements réalisés restent globalement insuffisants par rapport aux besoins effectifs du maintien de capacité en l'état actuel et du renouvellement nécessaire de certaines infrastructures, notamment par rapport à des ralentissements en cours. Il suffit de consulter les rapports de la commission de la Mobilité pour entendre les collègues de différents partis du pays s'en plaindre à raison.

Cet audit sur lequel je me base et que j'ai cité dans le cadre de ma note de politique générale, commandé par mon prédécesseur en septembre 2017, souligne la nécessité d'un rattrapage budgétaire engendré par le vieillissement du réseau, obligatoire pour maintenir la capacité d'exploitation actuelle de l'ensemble du réseau. La SNCB a été trop souvent une variable d'ajustement budgétaire et des investissements nécessaires ont été trop longtemps reportés au profit de dépenses qui n'étaient pas justifiées et aussi importantes pour le navetteur, qui est au centre de mes politiques.

Au vu du désinvestissement passé et de mon ambition pour le rail belge, je me bats tous les jours pour obtenir des moyens supplémentaires, que ce soit au niveau belge ou européen, afin de pouvoir renforcer le réseau et l'étendre éventuellement, en ce qui concerne son électrification, pour qu'il soit performant et accessible. Là aussi, je me réjouis, monsieur Scourneau, de pouvoir compter sur votre soutien.

04.03 Vincent Scourneau (MR): Merci monsieur le ministre. Je n'ai pas eu de réponse concernant l'étude circonstanciée sur les lignes qui sont défaillantes. J'imagine que nous aurons plus d'informations par la suite.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

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

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination d'un nouveau directeur financier à la SNCB" (55013776C)

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

05 Samengevoegde vragen van

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

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van een nieuwe financieel directeur bij de NMBS" (55013776C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstelling van de nieuwe CFO van de NMBS" (55013867C)

05.01 Michel De Maegd (MR): Monsieur le ministre, le 2 décembre 2020, je vous interrogeais ici-même au sujet de la nomination, sans procédure, du nouveau directeur financier de la SNCB. Vous m'aviez répondu que cette décision avait été adoptée à l'unanimité par le conseil d'administration, m'invitant à m'adresser aux administrateurs et au président du conseil d'administration, issu de ma formation politique. Vous m'aviez également affirmé que je pouvais avoir accès au procès-verbal de la réunion du 30 octobre, date à laquelle ce point était à l'ordre du jour.

J'ai contacté aussi bien les administrateurs que la CEO, Mme Dutordoir. Cela m'a permis d'avoir accès au fameux procès-verbal.

Le diable se cache souvent dans les détails et j'ai bien fait de ne pas vous croire sur parole. Il apparaît qu'une administratrice n'a pas pris et n'a pas pu prendre part à ce vote. Le conseil d'administration se tenant en ligne via l'application TEAMS, des problèmes de connexion l'ont en effet empêchée d'assister au premier point de la réunion, précisément celui de la nomination concernée. La décision s'étant prise en quelques minutes, elle a rejoint la réunion une fois ce dossier réglé.

Elle a d'ailleurs pris contact avec le président du conseil d'administration dès la fin de la réunion pour le préciser clairement, tout en l'informant qu'elle n'aurait pas voté en faveur de cette nomination. L'unanimité dont vous parliez ne concerne donc que les membres qui ont pu être présents.

Que voit-on d'autre dans ce procès-verbal? On y voit que le président vous avait informé au préalable de

cette nomination et qu'il avait reçu votre aval. Je lis l'e-mail qui lui a été envoyé par votre chef de cabinet le 29 octobre, veille de la réunion: "Le ministre a été informé de la proposition de l'administratrice déléguée et n'y voit pas de contre-indication, dès lors que celle-ci est conforme à la loi. La procédure de désignation peut suivre son cours tel que le prévoit ladite loi. Je précise que le présent dossier n'a en aucun cas valeur de précédent".

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

Monsieur le ministre, que voulez-vous dire précisément lorsque vous affirmez par écrit dans l'e-mail de votre chef de cabinet que "ce dossier n'aura pas valeur de précédent"? Cette phrase semble démontrer une gêne dans cette affaire.

Avez-vous dès lors envisagé de ne pas accepter cette nomination?

Concrètement, une telle nomination à la sauvette lors d'une réunion virtuelle via TEAMS, sans le moindre appel à candidatures, sans la moindre procédure, sans *assessment*, pourrait-elle encore survenir?

Selon vous, faut-il changer la loi en vigueur ?

05.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, net als de lokettenkwestie lijkt ook deze kwestie een vervolghet verhaal te worden. Het verbaasde mij dat de heer Renaud Lorand wel heel snel, op twee of drie dagen tijd, als financieel directeur bij de NMBS werd aangesteld, na het ontslag van Olivier Henin, die nochtans benoemd was na een uitgebreide selectieprocedure door het selectiebureau Russell Reynolds. Dat van die methode deze keer blijkbaar werd afgestapt, vind ik vreemd.

In een vorige commissievergadering zijn er daaromtrent vragen gesteld. Daarbij werd hier het verhaal verteld als zou het om een unanieme beslissing gaan. Nu blijkt dat op zijn minst het woord unaniem in twijfel kan worden getrokken, aangezien één iemand niet mee heeft kunnen stemmen. Die ene persoon heeft naderhand aangegeven, zo mogen we concluderen, zelfs niet achter de genomen beslissing te staan. Naar mijn mening is er dus geen unanimité. Een en ander klopt dus niet.

Mijnheer de minister, blijkbaar hebt u uw goedkeuring gegeven aan de aanstelling. Wettelijk gezien kan die misschien in orde zijn, maar ik vraag mij wel af hoe u staat tegenover een openbare selectieprocedure. Verkiest u niet liever een openbare procedure in plaats van een interne regeling? Een openbare procedure lijkt mij omwille van de openbaarheid van bestuur en omwille van de kwalificaties van de gekozen kandidaat meer aangewezen. Daarom vraag ik om nadere toelichting.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben de situatie al toegelicht. De heer Lorand werd op 1 januari benoemd als nieuwe financieel directeur van de NMBS. Hij is de voormalige kabinetschef van Paul Magnette en Jean-Claude Marcourt. Hij werd benoemd zonder voorafgaande externe selectieprocedure. Volgens uw eerdere antwoorden in onze commissie gebeurde die aanstelling bij unanimité.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat er ter opvolging van de heer Henin, die wel door een extern selectiebureau geselecteerd werd, deze keer een ex-cabinetard werd benoemd, zonder voorafgaande procedure? Door wie werd die kandidaat precies voorgedragen aan de raad van bestuur? Welke andere kandidaturen heeft de raad van bestuur in overweging genomen?

Bent u als toezichtsminister voor- of tegenstander van politieke benoemingen bij autonome overheidsbedrijven? Vindt u politieke benoemingen een verstandige praktijk? Meent u dat de selectie voor de directeursfuncties bij de NMBS voldoende objectief verloopt?

Blijft u bij uw standpunt dat de aanstelling van de heer Lorand door de raad van bestuur bij unanimité werd beslist? Volgens communicatie van de NMBS zelf werd de keuze voor de heer Lorand gemotiveerd door zijn kennis inzake de liberalisering van de spoorwegen. Hoe zal hij als CFO daaraan vorm geven?

05.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, chers collègues, merci pour vos questions. Comme le prescrit la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, il revient au conseil d'administration d'une entreprise publique autonome de nommer ou de révoquer les

membres de son comité de direction. C'est également le cas pour la SNCB.

Aangezien het bedrijf voor grote uitdagingen staat, ook financieel, enerzijds door de coronacrisis en anderzijds door de grote mobiliteitsuitdagingen die in het regeerakkoord zijn opgenomen, vond de gedelegeerd bestuurder, mevrouw Dutordoir, dat de functie van CFO snel moest worden ingevuld om de stabiliteit en continuïteit van het bedrijf te waarborgen.

Mevrouw Dutordoir informeerde mij over de context en haar visie tijdens een van onze bilaterale uitwisselingen. De gedelegeerd bestuurder heeft daarna op 30 oktober aan het benoemings- en bezoldigingscomité advies gevraagd over het gemotiveerde voorstel voor de vervanging van de algemeen directeur Financiën. Het comité heeft een positief advies gegeven. Vervolgens heeft de raad van bestuur, met unanimité van de aanwezige leden, ingestemd met het voorstel van de gedelegeerd bestuurder om de voorgestelde interne kandidaat, Renaud Lorand, die al directeur bij de NMBS was, aan te stellen.

Il nous revient, en réponse à la précédente question de M. De Maegd, qu'une administratrice n'a pas pu se connecter, ce qui ne lui a pas permis de voter. En conséquence, ladite administratrice a communiqué a posteriori qu'elle n'aurait pas voté favorablement. Dont acte! Ce que je vous ai répondu au mois de décembre portait bien sur l'unanimité des présents. Surtout, cette procédure est parfaitement légale et s'est déroulée dans le respect des règles applicables au sein de la SNCB entreprise publique. L'ensemble des étapes prescrites a été formellement accompli: proposition de l'administratrice déléguée, avis du comité de rémunération et vote du conseil d'administration où étaient représentés les partis de la majorité sortante.

En ce qui concerne votre question sur la notion de faire office de "précédent", le dictionnaire indique que cela veut dire "faire une action qui sort de l'ordinaire et qui servira de justification possible à d'autres actions analogues". Quand on dit "ne pas faire office de précédent", c'est donc l'inverse. Je confirme donc que la manière dont a été nommé l'actuel CFO de la SNCB ne pourra servir de justification possible à d'autres nominations dans le futur. Chaque nomination devra être jugée en fonction de critères comme les circonstances du moment, l'urgence, et la présence ou non en interne à la SNCB, de candidats aptes à la fonction.

Pour répondre à votre dernière question, monsieur De Maegd, la modification de la loi de 1991 ne figure pas dans l'accord de gouvernement et n'a fait l'objet, à ce stade, d'aucune discussion au sein de celui-ci.

05.05 Michel De Maegd (MR): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Soyez de bon compte! Vous m'avez dit de façon pour le moins très autoritaire: "Je n'accepte absolument pas que vous mettiez ma parole en doute", lorsqu'on parlait de l'unanimité. Encore aujourd'hui, vous dites que vous m'aviez répondu à l'époque que c'était à l'unanimité des membres présents. Je reprends le texte de votre réponse de la fois dernière. Ce n'est pas exact, malheureusement, je dois vous le dire. "Je ne vois pas comment, en tant que ministre, j'affirmerais qu'il y a eu unanimité – *punt aan de lijn* – alors qu'elle n'existerait pas". Il n'y avait pas la mention "unanimité des membres présents", contrairement à ce que vous m'affirmez aujourd'hui en commission. Bref! On ne va pas en faire un pataquès. C'est pourtant le propre du débat démocratique et du nécessaire contrôle de l'action du gouvernement, monsieur le ministre. L'exactitude des faits est ce à quoi a droit le citoyen et le diable, comme je le dis, se cache souvent dans les détails.

Mes recherches, dans le dossier, je le rappelle, ont abouti à deux faits indéniables. D'abord, c'est dans le PV du CA. Contrairement à ce que vous me disiez, il n'y avait pas unanimité de tous les administrateurs; l'un d'entre eux n'a pas pu se prononcer, je le répète, pour des problèmes techniques et il n'aurait pas entériné cette décision. On parle tout de même d'un poste à plus de 215 000 euros bruts par an, qui plus est dans une entreprise, vous l'avez rappelé monsieur le ministre, dont les défis financiers sont tout simplement énormes.

Ensuite pour l'autre fait, je me suis procuré cet e-mail qui démontre, contrairement à ce que vous me disiez en commission, que vous n'étiez pas seulement informé mais que vous aviez validé la décision, "n'y voyant aucune contre-indication". Plus loin, vous précisez que le présent dossier n'a aucune valeur de précédent. J'ai un dictionnaire dans mon bureau et je confirme votre définition du mot "précédent", monsieur le ministre. Cela me fait sourire. Dont acte!

À mes yeux, la bonne gouvernance doit être plus qu'un slogan. C'est la raison pour laquelle je travaille en ce moment à une proposition de loi qui veille à ce que chaque nomination aux différents postes de direction de la SNCB se fasse obligatoirement via une procédure d'*assessment*, dans la transparence, en initiant un

appel à candidatures. Je suppose et espère obtenir le soutien de votre groupe dans cette démarche qui vise à joindre l'acte à la parole.

05.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het valt mij op dat twee partners uit uw regering blijkbaar niet helemaal op dezelfde lijn zitten. Wat de discussie over unanimiteit betreft, meen ik dat de collega hier aan de linkerzijde zeker het gelijk aan zijn kant heeft. Er was immers duidelijk geen unanimiteit, in tegenstelling tot wat werd beweerd.

Waar u zich achter verschuilt, zal wel legaal zijn, want u hebt de bevoegdheid en u hebt uw goedkeuring gegeven. U had het vervolgens over de grote en dringende uitdagingen. Die grote uitdagingen waarmee de NMBS geconfronteerd wordt, moeten echter net een reden zijn om dubbel voorzichtig te werk te gaan bij de selectie. Dat zou precies een reden moeten zijn om niet te doen wat er gebeurd is, maar wel om een openbare selectieprocedure met strenge voorwaarden te organiseren. De betrokkenen moeten duidelijk aantonen over de nodige kwalificaties te beschikken om die functie te vervullen. Dat is in dezen echter absoluut niet gebeurd. Wat Vlaams Belang betreft, heeft men hier de foute keuze gemaakt. Men heeft ervoor gekozen om *en petit comité* een politieke benoeming te bedisselen. Dat is wat hier gebeurd is.

Ik kom dan nog even bij de definitie van het woord precedent. U zei immers dat elke aanstelling op zich staat en dat aanstellingen in de toekomst ook steeds zo zullen moeten worden bekeken. Eigenlijk geeft mij dat een benauwd gevoel. Ik vrees dat er *at random* gewerkt zal worden. Men zal wel zien hoe men het in de toekomst doet. Voor de ene functie zal er misschien iets bedisseld worden, terwijl er voor een andere functie misschien wel een procedure gevolgd zal worden. Het is frappant te moeten vaststellen dat er op die manier gewerkt zal worden. Een dergelijke werkwijze kunnen wij niet goedkeuren, want ze behoort echt tot de oude politieke cultuur.

05.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik zou u graag willen danken voor de antwoorden op mijn vragen, maar jammer genoeg heb ik amper antwoorden gehoord. Zo heb ik niets gehoord over de andere kandidaturen die door de raad van bestuur werden overwogen. Ik heb u verder heel wat vragen over uw standpunt als minister gesteld. Ook daar heb ik geen antwoord op gekregen.

U hebt hier uitvoerig het standpunt van de gedelegeerd bestuurder toegelicht maar, met alle respect, als wij haar standpunt willen, dan zullen we haar daar zelf om vragen. Er werden hier vragen gesteld over uw standpunt als toezichtsminister, maar daar kregen wij geen antwoord op. U bleef op de vlakte. U zei nochtans expliciet dat u door de gedelegeerd bestuurder betrokken werd bij de beslissingsprocedure. Zij heeft u daarover geconsulteerd en ik vermoed dan toch dat u daar als minister een zeker standpunt over ingenomen heeft, maar dat mag het Parlement niet kennen.

U hebt gelijk dat de benoeming zelf de bevoegdheid van de raad van bestuur is, maar het is natuurlijk uw bevoegdheid, als toezichtsminister, om eventuele beslissingen van de raad van bestuur ter discussie te stellen. U hebt dat zeer visibel en nadrukkelijk gedaan in de lokettenkwestie, maar in dit geval hebt u dat niet gedaan en blijft u nadrukkelijk op de vlakte.

Dat valt des te meer op, aangezien u in de vorige legislatuur in de oppositie zeer vocaal en zeer offensief was, wanneer het ging om politieke benoemingen. Hier gaat het over de op een na belangrijkste functie bij de NMBS, maar er is geen procedure en nul objectiviteit. Wel zijn er de juiste politieke kleur en politieke connecties.

Ik kan er nog enigszins inkomen dat de politieke wereld de raad van bestuur benoemt, want het betreft tenslotte een overheidsbedrijf, maar dat geldt totaal niet voor uitvoerende functies, die nadrukkelijk gefundeerd moeten zijn op basis van competenties. De regering-Michel had dat begrepen, u draait op dat punt de klok terug. Meer zelfs, terwijl u in de vorige legislatuur zeer nadrukkelijk op de barricades stond tegen politieke benoemingen, werkt u er nu zelf actief aan mee en u vindt het zelfs niet nodig dat er objectieve procedures worden doorlopen. Het is een stap terug op het vlak van goed beheer en objectieve benoemingen van mandaathouders.

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

06 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de resolutie over de

oprichting van Treinpunten" (55013819C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resolutie betreffende de TreinPunten" (55014017C)

06 Questions jointes de

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

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La résolution relative aux Points Train" (55014017C)

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, op 9 maart 2017, iets meer dan vier jaar geleden, keurde deze Kamer een resolutie goed met het pleidooi voor de oprichting van Treinpunten. Het gaat om document nr. 542125. De resolutie werd goedgekeurd met een ruime meerderheid.

De resolutie vroeg de oprichting van een alternatief fysiek verkoopnetwerk voor de NMBS, te vergelijken met bpost, dat met succes postpunten heeft opgericht buiten de eigen postkantoren. De resolutie vroeg ook om verkoop toe te laten in externe locaties zoals krantenwinkels. Er zijn heel wat buitenlandse steden waar men tickets voor bus of metro kan verkrijgen in krantenkiosken.

U was toen zelf nog Kamerlid. U stemde toen tegen deze resolutie. Opvallend was het standpunt dat u vorige maand innam in de pers. U gaf daar te kennen voorstander te zijn van de verkoop van treintickets in extern beheer.

Mijnheer de minister, bent u voor- of tegenstander van fysieke verkoop van vervoersbewijzen van de NMBS door krantenwinkels of in andere particuliere netwerken?

Wat zult u ondernemen om die resolutie tot oprichting van treinpunten tot uitvoering te brengen?

Wilt u die opnemen in het beheerscontract?

06.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, collega Roggeman schetste reeds waarover het gaat. In de Kamer werd in 2017 een voorstel van resolutie goedgekeurd waarin erop wordt aangedrongen dat de NMBS haar verkoopnetwerk voor vervoersbewijzen uitbreidt. De laatste jaren is de fysieke verkoop van treintickets aan stationsloketten stelselmatig achteruitgegaan, een trend die zich voortzet. Daarom wilden wij in extra verkoopkanalen voorzien voor treintickets.

De resolutie die destijds werd aangenomen, focust op een creatieve invulling van de vele bestaande stationsgebouwen die geheel of gedeeltelijk leegstaan. Leegstand biedt immers geen enkele meerwaarde voor reizigers. Een handelszaak in een bestaand stationsgebouw die naast zuiver commerciële producten ook een beperkt aanbod aan NMBS-producten verkoopt en de wachtruimte of het sanitair voor de reizigers kan openstellen, biedt een enorme meerwaarde voor de reiziger, de NMBS en de lokale handelaar.

Meneer de minister, ik heb een aantal vragen over die resolutie.

Op welke manier speelt de NMBS reeds in op die resolutie? Welke concrete initiatieven zijn reeds genomen? Zijn die voor u een volwaardig alternatief voor de sluiting van de loketten?

Welke initiatieven willen u en de NMBS nu al nemen om het principe in de resolutie te kunnen uitvoeren en de nieuwe beheersovereenkomst niet te moeten afwachten?

Zult u de resolutie meenemen in de tekst van de nieuwe beheersovereenkomst?

06.03 Minister **Georges Gilkinet**: Ik verwijs graag naar het debat over de loketten, de verkooppunten en de invulling van de stationsgebouwen, dat we enkele weken geleden en vandaag hebben gevoerd. Daarbij kwamen heel wat elementen van deze resolutie aan bod. Ik denk bijvoorbeeld aan het engagement van de NMBS en mijzelf om in de loop van 2022 een nieuw ambitieus openbaar dienstcontract af te sluiten, met daarin onder meer de diensten die in de stations moeten worden verzekerd.

Welke stappen worden reeds dit jaar genomen? De NMBS onderzoekt reeds of er een mogelijkheid bestaat om een aantal producten aan te bieden via het callcenter, in samenwerking met bpost en andere openbare diensten of privébedrijven. Wij wachten op een antwoord van de gecontacteerde instellingen.

Voor de stations waar de loketten dit jaar zullen sluiten, staat de NMBS al in contact met de betrokken gemeenten om samenwerkingen aan te gaan die een menselijke aanwezigheid in de betrokken stations behouden. Elke gemeente heeft daarvoor bij de NMBS een specifieke contactpersoon gekregen. Die contacten zijn lopende.

De prioriteit is nu om een oproep te lanceren voor projecten die zijn aangepast aan de lokale context en waarbij rekening wordt gehouden met de toestand en het potentieel van elk station.

In het kader van de ontplooiing van niet-winstgevende activiteiten moet het mogelijk worden gemaakt ruimte ter beschikking te stellen tegen voorwaarden die overeenstemmen met de werkelijke beheers- en exploitatiekosten. Dat is belangrijk.

De NMBS zal een permanente opvolging van die initiatieven organiseren en zal op basis van die ervaring de opportuniteit en haalbaarheid van de uitbreiding van dat model naar andere stations evalueren, vooral de stations waar de loketten al gesloten zijn. We zullen de beste ervaringen proberen op te nemen in het toekomstige openbaredienstcontract.

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben blij dat de vraag alvast gesteld is aan bpost om de mogelijke samenwerking met de NMBS op dit punt te verkennen, maar ik zou willen voorstellen om het daar niet bij te houden. Er zijn genoeg potentiële partners, zowel in publieke instanties als de private kleinhandel, die daarvoor een zeer interessant partnerschap zouden kunnen bieden. Trek die vragen een beetje open. Ik wil u die vraag graag nadrukkelijk stellen, omdat ik weet dat de NMBS daar in het verleden geen vragende partij voor was. Het zou jammer zijn als zij hun vraag enkel zouden richten tot één instantie in het bijzonder en daarbij de rest van de economie al dan niet bewust over het hoofd zien.

06.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Het is inderdaad goed dat er al opportuniteiten worden onderzocht. Er staan inderdaad al een aantal stationsgebouwen leeg. Grijp toch die kans. Bied aan de lokale handelaars een samenwerking aan. Die kan een meerwaarde zijn voor zowel de reiziger, als voor de NMBS en de lokale handelaar. Hopelijk blijft u zoeken naar oplossingen voor die leegstaande stationsgebouwen.

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

07 Samengevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van overwegen" (55014018C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bevoegde autoriteit om overwegen te sluiten" (55015306C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van het overleg over de definitieve sluiting van spoorovergangen" (55015246C)

07 Questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55014018C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorité compétente pour décider de la suppression de passages à niveau" (55015306C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de la concertation sur la fermeture définitive de passages à niveau" (55015246C)

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, Infrabel is al vele jaren bezig met de systematische afschaffing van overwegen. Gelijkgrondse kruisingen van spoor- en wegverkeer zouden immers een belangrijk risico voor ongevallen vormen en zijn duur om te onderhouden. Het is dus logisch dat Infrabel ervoor kiest om zo veel mogelijk gelijkgrondse spoorwegovergangen op te heffen.

Spoorwegovergangen hebben vaak ook een belangrijke lokale verkeersfunctie. De afschaffing van een overweg kan dus een zeer grote impact hebben voor de omwonenden en gebruikers. Het gevolg van een afschaffing kan dan ook zeer verregaand zijn. Ik denk aan lange omrijbewegingen, de plotse fysieke scheiding van gemeenschappen en zelfs een verminderde verkeersveiligheid wanneer zwakke weggebruikers plots een overweg op een drukke weg moeten gebruiken in plaats van een afgeschafte rustigere

overweg op een trage weg. Het nettoresultaat op de verkeersveiligheid van de afschaffing van een overweg kan dus ook echt negatief zijn.

In het decreet betreffende de gemeentewegen, dat in 2019 door het Vlaams Parlement werd aangenomen, staat duidelijk dat "niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad". Ook in Wallonië is er een gelijkaardig gewestelijk decreet betreffende de gemeentewegen. De afschaffing van een overweg op een gemeenteweg moet dus steeds gebeuren met goedkeuring van de gemeenteraad. Nochtans blijkt in de praktijk dat lokale besturen vaak voor voldoende feiten worden geplaast.

Infrabel stelt bovendien dat het niet gebonden is door het decreet betreffende de gemeentewegen. De spoorwegen behoren volgens de wet op de politie van de spoorwegen immers tot de grote wegenis. Spoorwegovergangen maken, conform de interceptietheorie, automatisch deel uit van die grote wegenis en vallen, volgens Infrabel, niet onder het gewestelijk decreet betreffende de gemeentewegen.

Vorige week hadden wij daarover een heel boeiende hoorzitting, maar ik heb toch nog een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Moet bij het afschaffen van een overweg op een gemeenteweg de procedure uit het decreet betreffende de gemeentewegen gevolgd worden? Deelt u de lezing van Infrabel ter zake?

Zult u afspraken maken met Infrabel over de wijze waarop lokale besturen betrokken worden bij het afschaffen van overwegen op gemeentewegen?

Ziet u mogelijkheden om, in samenspraak met lokale besturen en Infrabel, in te zetten op veilige alternatieven voor zwakke weggebruikers voor de bestaande gelijkgrondse kruisingen?

07.02 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, volgens de artikelen 11 en 12 van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 bent u als minister van Mobiliteit bevoegd om de beslissing te nemen tot afschaffing van een veiligheidsinrichting van een overweg. Uit een uitspraak van de Raad van State nr. 27.299 van 7 januari 1987 bleek dat de beslissing tot sluiting van een overweg enkel mag worden genomen door de Koning, met andere woorden in de praktijk door u als minister.

In het verleden werd de afschaffing van overwegen vormgegeven met een vaste procedure. Infrabel diende een afschaffingsproject in te dienen bij de FOD Mobiliteit, wat gepaard moest gaan met een principeakkoord van het desbetreffend gemeentebestuur en van de wegbeheerder. Vervolgens werd een openbaar onderzoek ingesteld.

In recentere jaren sluit Infrabel overwegen op eigen gezag, zonder dat er nog een koninklijk besluit of een ministerieel besluit mee gepaard gaat. Volgens het antwoord op een in het verleden gestelde schriftelijke vraag van een collega zou Infrabel gemachtigd zijn om overwegen autonoom af te sluiten.

Mijnheer de minister, welke regelgeving heeft Infrabel die machtiging gegeven? Volgens welke wet, koninklijk besluit of ministerieel besluit mag Infrabel autonoom overwegen sluiten? Graag had ik de juiste regelgevende tekst met opschrift en datum gekregen, want voor mij als Kamerlid is die spijtig genoeg onvindbaar.

Wordt de afschaffingsprocedure, vermeld in artikel 12 van het koninklijk besluit van 2011, nog toegepast? Die staat immers nog altijd ingeschreven in het koninklijk besluit, maar lijkt tegenwoordig niet meer te stroken met de realiteit. Waarom wordt afgeweken van dat koninklijk besluit? Op welke juridische basis gebeurt dat? Indien het koninklijk besluit toch nog wordt gehandhaafd naar de letter van de bepalingen, hoe is dat dan verzoenbaar met de machtiging aan Infrabel?

Welke rol spelen uzelf en de FOD Mobiliteit nog bij de afschaffing van overwegen?

Bij een hoorzitting daaromtrent, vorige week in onze commissie, klonk een zeer breed gesteunde vraag om de eindbeslissing en de bevoegdheid tot sluiting van een spoorovergang toe te kennen aan een andere autoriteit dan Infrabel. Wat is uw visie als toezichtsminister op die vraag? Meent u dat de huidige procedure tot afschaffing van overwegen voor herziening en voor verbetering vatbaar is?

07.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, zoals collega's Roggeman en Verhaert aangaven, kwam het probleem vorige week in een zeer interessante hoorzitting al ruimschoots aan bod.

Aangezien mijn vraag de omzetting is van een in december schriftelijk ingediende vraag, zal er ongetwijfeld wel wat overlap zijn met de discussie van vorige week.

Dat neemt niet weg dat uw visie, uw mening en uw antwoorden als toezichtsminister uiterst belangrijk zijn dienaangaande. In de hoorzitting konden we toch wel het spanningsveld tussen de belangengroepen en Infrabel vaststellen.

Ten eerste, wat is uw visie aangaande het overwegenbeleid van Infrabel?

Ten tweede, met welke betrokken overheden hebt u al overleg gepleegd of plant u nog overleg over de algemene problematiek, enerzijds, en concrete dossiers, anderzijds? Ik vermoed dat u niet alle specifieke dossiers kunt opsommen, maar u kunt mij wellicht een schriftelijk antwoord ter zake bezorgen?

Ten derde, had u als toezichtsminister al overleg met middenveldorganisaties of zult u die bij het overleg betrekken? Wat zijn eventueel de resultaten?

07.04 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, Infrabel hanteert inderdaad de door u aangehaalde juridische lezing van de wetgeving, een juridische lezing die mijn administratie en de FOD Mobiliteit delen. Infrabel deelt echter mee in de praktijk steeds naar een akkoord met de stad of de gemeente te streven. Infrabel zal een overweg pas afschaffen, als er een akkoord er is. Een afschaffing van een overweg heeft immers weinig kans op succes wanneer er geen draagvlak bij de gemeente is en wanneer die niet is afgestemd op de mobiliteitsplannen van de gemeenten of provincie.

Daarenboven is voor de aanpassing of verlegging van een gemeenteweg hoe dan ook het akkoord van de gemeenteraad vereist. Daartoe wordt in eerste instantie bij het schepencollege een principeakkoord omtrent de afschaffing gevraagd. Tijdens de bouwaanvraagprocedure zullen ook het advies en het akkoord aan de gemeenteraad gevraagd worden. Infrabel gaat niet alleen met de gemeente in overleg, maar ook met andere stakeholders, de provincie, het Agentschap Wegen en Verkeer en de hulpdiensten. Infrabel voorziet daarnaast ook in infomarkten waarbij ook buurtbewoners worden bevroegd en geïnformeerd.

Mijnheer Roggeman, de afschaffing van overwegen is een bevoegdheid van Infrabel, op grond van artikel 199, § 1, 1° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Artikel 12 van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 bepaalt de procedure voor de wijziging en afschaffing van de signalisatie aan een overweg. Het gaat hier dus niet over de afschaffing van de overweg zelf. Noch ik noch de FOD Mobiliteit en Vervoer spelen een rol in de beslissing tot afschaffing van de overweg. De procedure voor de afschaffing van overwegen moet worden herbekeken in een bredere herziening van de reglementering met betrekking tot overwegen.

Mijnheer De Spiegeleer, ik ben mij erg bewust van het belang van het dossier. Ik heb dat reeds onderstreept ten aanzien van uw collega's. Ik ben dan ook blij dat Infrabel zelf op het belang wijst van het overleg en de akkoorden met de lokale besturen. Voor de behandeling van specifieke dossiers gaat Infrabel zelf niet alleen in overleg met de gemeenten maar ook met andere stakeholders. Dat heb ik reeds gezegd in een antwoord. Infrabel voorziet daarnaast ook in infomarkten, waarbij ook buurtbewoners worden bevroegd en geïnformeerd.

Gezien het belang van het dossier zal ik dan ook, in overleg met Infrabel, erop toezien dat het kader waarin het overleg georganiseerd wordt, nog verbeterd wordt. Ik heb goed geluisterd tijdens de hoorzittingen in de commissie vorige week. Wij kunnen zaken verbeteren. Het lijkt immers sterk aan te raden het argumentenkader waarin de dossiers worden behandeld, nog te verduidelijken. Vanzelfsprekend zal ik daarvoor ook mijn oor te luisteren leggen bij de andere stakeholders.

Er is dus nog een beetje werk aan de winkel, maar ik heb begrepen dat het een belangrijk onderwerp is voor de commissie.

07.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben alvast blij dat u meldt dat er ruimte is voor verbetering.

U spreekt ook van overleg met de gemeenten. Als burgemeester en Parlements lid zie ik in het woord "overleg" toch een andere manier van werken dan de wijze waarop Infrabel dat momenteel toepast. Ik spreek uit ervaring.

Indien er geen volledig akkoord is over het streefbeeld, dan is dat pech. Dan zal die fietssnelweg niet of zeer moeilijk kunnen worden gerealiseerd. Dat strookt toch niet met de multimodale mobiliteit die we allemaal zouden willen bereiken. Ik denk dat daar nog zeer veel werk aan de winkel is. Op de hoorzitting werd duidelijk dat ook bij de vele belangengroepen die we spraken de houding van Infrabel heel slecht viel, onder andere bij Trage Wegen, de Fietzersbond en de VVSG. Ook ik als burgemeester voel in mijn gemeente dat er echt nog werk aan de winkel is. Ik hoop dat we daarin een aantal stappen kunnen zetten.

07.06 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben heel blij met uw antwoord. Ik ben blij te vernemen dat u ook van mening bent dat de regelgeving hieromtrent moet worden gewijzigd.

U hebt de nodige duiding gegeven bij de rechtsgrond van de bevoegdheid tot autonome sluiting vanwege Infrabel. Ik heb ondertussen artikel 199 van de wet van 1991 er eens bij genomen. Het is duidelijk dat die wet op dat punt ook heel wat ruimte voor interpretatie toelaat, vooral ook in verhouding tot het gewestelijke wegendecreet. Het zal ons als wetgever toekomen om het uit te klaren, want vandaag treedt Infrabel – dat is vorige week uitvoerig toegelicht door alle organisaties die collega Verhaert net vermeldde – op als rechter en partij, als het gaat over de sluiting van overwegen. Zij nemen de beslissing, maar ze hebben er ook rechtstreeks financieel voordeel bij, terwijl zij geen zicht hebben op de volledige maatschappelijke belangen, laat staan dat ze een democratische verantwoording afleggen ten aanzien van de gemeenschap.

Dat kan inderdaad beter en de eindbeslissing moet voor ons aan een andere autoriteit toekomen. Zij moet ten minste onttrokken worden aan het unilaterale aspect. Het kan niet dat Infrabel autonoom die beslissing kan nemen, zonder bekrachtiging door andere instanties.

07.07 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, de vorige spreker zei het al, we herhalen hier vooral de bezorgdheden die vorige week aan bod kwamen en die u ook enigszins deelt, wat mij plezier doet. U zegt dat de communicatie beter kan. U zult het initiatief nemen om het communicatiekader te verbeteren. Dat stemt mij voorzichtig tevreden.

Er is veel ruimte voor beterschap. We kijken vol verwachting uit naar de verbetering van het overleg, niet alleen op het vlak van de inhoud, maar ook van het tijdstip waarop dat zal worden georganiseerd. De belangengroepen zijn talrijk. De gemeenten zijn talrijk. Het is een zeer complex gegeven.

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

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

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

08.01 **Vincent Scourneau** (MR): Monsieur le président, je vais m'adresser à M. le ministre avec un peu plus de légèreté.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, le manque de courtoisie au volant – pour ne pas dire l'agressivité – est une triste réalité de la circulation en Belgique. Nous avons déjà tous pu constater à quel point certains conducteurs s'énervent et perdent patience lorsque le feu rouge repasse au vert et que les conducteurs qui les précèdent ne réagissent pas assez vite à leur goût.

Afin d'éviter ce genre de problème et de rendre la circulation plus sereine, la plupart des pays du nord de l'Europe refont passer le feu orange simultanément au feu rouge avant de laisser à nouveau place à l'unique feu vert. Ce système à quatre étapes par l'ajout de ce feu orange et rouge simultané permet certes aux conducteurs de se préparer au redémarrage sereinement, mais ne leur permet toujours pas de savoir dans combien de temps. L'effet de surprise n'est dès lors pas totalement supprimé.

Or il se trouve qu'ici même, aux alentours du Parlement, un autre système est utilisé, celui de compte à

rebours pendant la durée du feu rouge – hélas uniquement pour les piétons, et non pour tous les automobilistes. Ce système permet aux usagers de se préparer encore plus sereinement au redémarrage, ces derniers sachant exactement combien de temps il leur reste à attendre. L'effet de surprise se trouve ici totalement supprimé, ce qui contribue à une circulation plus apaisée et plus courtoise.

Monsieur le ministre, une étude de faisabilité a-t-elle déjà été menée en vue d'une généralisation des feux à rebours ou recourant à une méthode similaire? Si oui, quelles en étaient les conclusions? Dans le cas contraire, est-il possible d'en commander une? Je vous remercie d'avance pour vos éclaircissements

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Scourneau, j'apprécie que vous me posiez une question plus légère. Il arrive que de bonnes idées puissent s'échanger dans le cadre du dialogue parlementaire. Peut-être que celle-ci ne l'est pas tout à fait mais je vais vous donner des informations objectives.

L'instauration d'un système de feux de signalisation à rebours dépend avant tout de la volonté des gestionnaires de la voirie – Régions ou communes – de recourir à un tel système. Le dispositif existe en effet pour les piétons afin d'objectiver leur temps d'attente et ainsi de les encourager à ne pas traverser au feu rouge, ce qui est déconseillé voire interdit.

En revanche, d'après les informations dont je dispose, le compte à rebours avant le passage au vert pour les feux destinés aux conducteurs de véhicules ne peut être utilisé pour des raisons techniques qu'à de rares endroits. Son utilité est donc très limitée, car il contrevient au système de feux avec détection pour les véhicules de transport en commun et à celui qui détecte les flux de circulation (radar et bouton poussoir).

D'après les essais menés, les conclusions étaient que les inconvénients l'emportaient sur les avantages. Par conséquent, aucune demande n'a été introduite pour instaurer ce dispositif qui relève en première ligne des autorités régionales.

En ce qui concerne plus particulièrement l'agressivité au volant que génère l'attente aux feux chez certains automobilistes, j'envisage d'élaborer avec les Régions une nouvelle fiche de sensibilisation sur le thème essentiel de la courtoisie au volant. Annexée à l'envoi de procès-verbaux, elle reprendra divers comportements discourtois et ressentis comme agressifs en illustrant les dangers et les sanctions qui y sont liées.

Je pense que le fait de se déplacer sur la voie publique, quel que soit le moyen de transport utilisé, ne devrait pas être une cause de stress. Que le fait de perdre une ou deux secondes à un feu soit une source d'agressivité est effectivement interpellant. Tous les acteurs qui travaillent à la mobilité et à la sécurité routière devraient travailler à une mobilité plus apaisée.

J'espère que ma réponse vous a apaisé, monsieur Scourneau.

Le président: Monsieur Scourneau, êtes-vous apaisé?

08.03 **Vincent Scourneau** (MR): Monsieur le président, je n'étais pas énervé. J'ai une nouvelle machine à café dans mon bureau. Son utilisation ne m'a pas encore énervé suffisamment pour que je m'envole sur cette question.

Cela étant, le système du compte à rebours pouvait, selon moi, être utile. Peut-être me suis-je trompé. Mais, dans le cadre de votre collaboration avec les ministres compétents en matière de mobilité au niveau régional, cette idée devrait peut-être être remise sur le tapis. Mais il ne s'agit que d'une simple suggestion, monsieur le ministre.

Quoi qu'il en soit, je vous remercie de m'avoir écouté et d'avoir répondu à mes questions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis bourgmestre de Braine-l'Alleud où l'on est particulièrement sensible au RER. Le 11 janvier dernier, vous avez accordé à la presse, en compagnie de Jean-Pierre Hansen, un long entretien dans lequel vous rappelez, à juste titre, les différentes avancées mises en place par le ministre Bellot sous le gouvernement Michel.

Concernant le financement du RER, dès 2016, le ministre Bellot s'aperçoit que les montants restants pour le financement du RER sont insuffisants. Cette analyse confirmée par la Cour des comptes amènera le gouvernement Michel I à débloquer un milliard d'euros courant jusqu'en 2031 afin de terminer le projet. Ce financement est par ailleurs encadré par un accord de coopération avec les Régions.

En outre, vous mentionnez le besoin d'un demi-milliard supplémentaire. Cependant, la mise à disposition de celui-ci a déjà été prévue grâce à l'accord de coopération de 2018. En effet, il provient, d'une part, du solde du fonds RER de 228 millions en date du 1^{er} juin 2016 et, d'autre part, des 289 millions provenant de la réallocation du préfinancement de la connexion ferroviaire de Gosselies et du reliquat du préfinancement du parking de Louvain-la-Neuve. Tous ces systèmes de financement ont été débloqués par le ministre Bellot, il y a quelque temps déjà.

Les délais de mise en service que vous citez sont également les mêmes que ceux annoncés dans une déclaration conjointe du gouvernement Michel II, d'Infrabel, de TUC RAIL et de la SNCB en février 2019 avec, par exemple, la mise en service du tronçon Waterloo-Braine Alliance de la ligne 124. Je me souviens encore de la grande gesticulation politique à l'époque sur la relance du RER et notamment du tronçon Watermael-Bakenbos de la ligne 161, pour 2025.

Il en va de même pour les cadences des trains pour lesquelles le ministre Bellot annonçait en 2019 quatre trains S (suburbains) à l'heure, aux heures de pointe, sur les lignes 124 entre Bruxelles et Nivelles et sur la ligne 161 entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve. À nouveau, dans vos déclarations, on ne voit pas d'avancées supplémentaires par rapport à ce qui a été mis en place depuis février 2019.

Monsieur le ministre, quelles sont les nouvelles avancées dans ce dossier du RER que vous et votre ministère allez apporter? Outre la mise en œuvre du calendrier Bellot, si je puis m'exprimer ainsi, quelle sera la valeur ajoutée de l'action de votre ministère dans ce dossier? En effet, actuellement, les échéanciers avancés tout comme le financement du projet sont ceux instigués par le ministre Bellot et son ministère. Je n'ai pas perçu plus de diligence ou un nouveau calendrier dans vos propos. Je vous remercie de bien vouloir les préciser si vous êtes d'accord.

09.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Scourneau, je suis évidemment d'accord. Dans ce pays, parfois assurer la continuité des bons choix qui ont été posés avant soi est déjà tout un projet. Votre question mériterait un long développement parce que le RER est un projet sur la table depuis trop longtemps et qui aurait dû être concrétisé bien avant mon arrivée en tant que ministre de la Mobilité.

J'en profite pour saluer l'action et le travail de mes prédécesseurs, même s'ils m'ont parfois légué des dossiers difficiles et compliqués et même si j'aurais rêvé hériter d'un réseau ferroviaire en meilleur état.

L'interview croisée donnée en janvier dernier avec le président confirmé du comité de pilotage RER, M. Hansen, n'a pas tellement rappelé les avancées du gouvernement précédent. Je voulais surtout me tourner vers l'avenir, continuer à avancer vers notre objectif commun: améliorer l'offre de trains et offrir une alternative robuste à la voiture pour circuler vers et dans Bruxelles, ce qui concerne les habitants de votre province, mais pas seulement.

Nous avons voulu mettre en évidence la philosophie avec laquelle nous travaillons. Il ne sert à rien d'attendre que tout soit terminé pour profiter des avancées permises en matière de mobilité par le projet RER, ne serait-ce que morceau par morceau. Depuis le début de la législature, nous avons eu l'occasion de nous réjouir de la relance du comité de pilotage RER qui était à l'arrêt depuis un an – la concertation est importante –, et de la mise en place du ticket unique Brupass entre les quatre sociétés de transport, qui était attendue depuis vingt ans. Une nouvelle étape a été franchie pendant les congés de Carnaval avec le placement des aiguillages à hauteur de la bifurcation de Louvain-la-Neuve. Au cours de ces mêmes vacances, des travaux ont été faits sur le pont d'Ottignies. L'augmentation de l'offre horaire est intervenue en décembre sur le Réseau S. Je peux également citer les fiches que nous avons introduites dans le cadre du

Fonds pour la relance et la résilience pour ce qui concerne l'offre S intrabrugeoise sur l'axe est-ouest, qui est un peu délaissé et a pourtant un potentiel important, pour les habitants de l'ouest de Bruxelles et notamment de la commune d'Uccle.

Pour la suite, ma volonté est que chaque avancée puisse progressivement être mise en œuvre lors de la présentation du plan de transport chaque année en décembre par la SNCB: augmenter l'offre de trains sur ce réseau est, renforcer la concertation avec les Régions – je vois très régulièrement mes collègues ministres de la Mobilité –, et que tout gain possible soit mis en œuvre au moment où il peut l'être sans attendre le grand soir. C'est la raison pour laquelle je suis en contact quasi quotidien avec les parties prenantes de ce dossier RER et que je me bats pour obtenir un maximum de moyens pour le rail. Merci à nouveau, monsieur Scourneau, pour votre soutien par rapport à cet objectif.

09.03 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Effectivement, à Braine-l'Alleud, cela fait vingt ans que l'on parle du RER. Je me souviens avoir déjà rencontré les interlocuteurs de la SNCB et d'Infrabel il y a plus d'une vingtaine d'années. Le dossier a avancé à petits pas. Les petits pas font les grandes avancées quand ils se cumulent bien. Ici, cela a été compliqué.

Je ne vous cache pas qu'ayant déposé cette question il y a quelques jours, je la compléterai avec celle qui est aussi est à l'agenda, mais qui ne sera probablement pas traitée aujourd'hui, pour vous dire tous les doutes que j'ai quant à la réalisation du RER sur la ligne 124. J'espère que vous pourrez me rassurer au moment convenu.

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

10 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatiewerken aan spoorlijn 19" (55014099C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van lijn 19" (55014373C)**

10 Questions jointes de

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

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne 19" (55014373C)**

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de commissievergadering van woensdag 10 februari, waarop u vragen hebt beantwoord over de haalbaarheid van de spoorverbinding Hamont-Weert. U weet dat de NMBS daarover recentelijk een studie heeft uitgevoerd. Langs Belgische zijde werden de voorbije jaren al meerdere inspanningen geleverd om die verlenging naar Weert mogelijk te maken. Het station van Hamont werd heropend. Ondertussen wordt ook de spoorlijn Mol-Neerpelt-Hamont geëlektrificeerd. Die werken zullen in juni afgerond worden, weet ik ondertussen. Op enkele vragen kreeg ik op 10 februari geen antwoord, daarom stel ik ze vandaag opnieuw.

Ten eerste, zullen de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19 zoals gepland in juni afgerond zijn? Dat heb ik ondertussen via de media vernomen en dat is goed nieuws.

Ten tweede, de piekurtrein Brussel-Mol zal in diezelfde periode verlengd worden tot in Neerpelt. Een verdere doortrekking naar Hamont is volgens de NMBS op dit moment niet mogelijk: het station is ongeschikt om lange treinen te ontvangen. Vormt dat ook een hinderpaal voor een eventuele verlenging van de lijn Antwerpen-Mol-Hamont naar Weert? Bent u bereid om in dat geval de nodige aanpassingswerken aan het station te laten uitvoeren?

Ten derde wil ik u vragen naar een kopie van de haalbaarheidsstudie die door de NMBS werd uitgevoerd.

10.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn vraag werd een tijd geleden ingediend en is deels al beantwoord. Het betreft inderdaad de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19, die vertraging hebben opgelopen door de coronacrisis. Op de eerste vraag, wanneer de werken ten einde zouden zijn, hebben we in de pers het antwoord al mogen lezen.

Daarnaast heb ik nog een vraag over spoorlijn 15. Ook daar werden de elektrificatiewerken enige tijd onderbroken. Die werken zouden geen vertraging hebben opgelopen. Gezien ze pas eind 2022 afgerond zouden zijn, blijft voor die spoorlijn het tijdspad aangehouden.

Een laatste vraag. De werken worden gefinancierd vanuit Europese middelen, die ook zouden worden ingezet voor de realisatie van het traject Gent-Terneuzen. Hoeveel middelen zouden kunnen worden overgedragen? Is er daarover al een akkoord? Indien niet, wanneer verwacht u daarover een akkoord?

10.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel deelt mij mee dat de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19 op schema zitten en in juli zullen worden afgerond. U hebt dat ook gelezen in de pers. Dat is zeer goed nieuws en ik wil graag ter plaatse gaan om de vooruitgang te constateren.

Mijnheer Raskin, wat de nodige aanpassingen aan het station van Hamont betreft, de perrons zullen worden verlengd. De start van de werken is voorzien eind 2021 of begin 2022. De haalbaarheidsstudie die u aanhaalt, zal aan het commissiesecretariaat worden bezorgd, zodat u die kunt lezen.

Mevrouw Verhaert, de elektrificatiewerken aan lijn 15 Hasselt-Mol zijn volop bezig. Ten opzichte van de initiële planning moet een aantal bruggen wel worden aangepast. Het einde van de werken is op dit moment voorzien in 2023.

Wat de middelen die overgedragen kunnen worden betreft, is een aanpassing van het uitvoerende samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 noodzakelijk. De actualisering van dat uitvoerende samenwerkingsakkoord heeft door de coronacrisis enige vertraging opgelopen. De werkzaamheden ter zake zijn evenwel opgestart en ik hoop dat wij nu vlug kunnen gaan om een beslissing te nemen.

10.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs graag nog eens naar uw ambitie in het regeerakkoord inzake grensoverschrijdende spoorverbindingen. Ook uw beleidsnota was daar zeer duidelijk over. Daartegenover staat wat u op 10 februari omschreef als een negatieve businesscase, wat de NMBS betreft. Ik ben heel blij dat u net meedeelt dat u de studie zult laten verdelen door het commissiesecretariaat, waarvoor dank.

De conclusie van een negatieve businesscase doet mij wel wat vragen stellen. Ik vraag mij af of het dan over het aantal passagiers gaat. Via informele kanalen hoor ik dat het om ongeveer 1.000 opstappers per dag zou gaan. Ook de vorige *quick scan* en potentiestudie van enkele jaren geleden sprak van een duizendtal passagiers. Het zal heel interessant zijn om de NMBS-studie en het aantal passagiers naast elkaar te leggen, want als 1.000 passagiers te weinig is, dan zullen wij die cijfers toch eens naast die van andere grensoverschrijdende spoorverbindingen moeten leggen, misschien moeten we dan ook zelfs interne Belgische spoorverbindingen naast elkaar leggen. Wordt zonder twijfel vervolgd.

10.05 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, mijnheer Raskin, dat is, voor alle duidelijkheid, de conclusie van de NMBS die ik heb gelezen.

Om een verbinding met andere landen te kunnen opzetten, hebben wij het akkoord van andere landen nodig. Zij moeten ook de nodige werken uitvoeren en financieren. Zonder Nederland, in dit geval, kunnen wij zelfs met de beste wil van de wereld niets doen.

10.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minster, bedankt om ons de haalbaarheidsstudie te bezorgen. Ik had die schriftelijk opgevraagd. Ik kijk alvast uit naar de ontvangst ervan.

Daarnaast is het uiteraard ook goed dat het station van Hamont zal worden aangepakt. Ik hoop dat wij snel meer zullen weten over de middelen die naar het traject Gent-Terneuzen zullen worden overgedragen.

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

11 **Interpellation de Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55000103I)**

11 **Interpellatie van Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (55000103I)**

11.01 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, toen ik net verkozen was, zei een oud-politicus tegen mij dat ik wellicht, mij kennende, op alles en nog wat ging reclameren en dat dat mag, maar dat ik mij in bepaalde dossiers die mij aangripen, moest vastbijten. Ik ben eerlijk, dit is zo'n dossier aan het worden.

Dit dossier ligt mij zo na aan het hart omdat hoe meer experts ik raadpleeg hieromtrent, hoe meer ik ervan overtuigd ben dat dit enorm goed zou zijn voor Limburg. Dat is zeker zo als ik de cijfers bekijk van NMBS-investeringen in Limburg de laatste decennia. Mijnheer de minister, ik nodig u uit om het eens in procenten op te zoeken. U zult dan heel goed beseffen hoe ik mij op dit moment voel. Limburg is de laatste decennia echt wel stiefmoederlijk behandeld op het vlak van investeringen door de NMBS.

Ik heb u reeds eerder vragen gesteld over het dalende aantal treinreizigers in Limburg, dat heeft een reden, en het stijgende fileleed. Een van de oplossingen daarvoor is de heropening van het station in Lanaken. Dat zou Zuidoost-Limburg toegang geven tot het spoor en zou een verbinding creëren tussen Hasselt en Maastricht. Het is een makkelijk haalbare beslissing, omdat de oude spoorbedding tussen Lanaken en Bilzen er nog steeds ligt. Het is mogelijk dit spoor te activeren zonder onteigeningen.

De partijen van de meerderheid en uzelf opperen enkele bedenkingen, namelijk dat er plannen zijn voor de spoorlijn Hamont-Weert. Dat is volgens mij echt wel een heel kromme redenering. Zowel in het noordoosten als in het zuidoosten van de provincie zijn er grote noden en opportuniteiten. Een tegenstelling zien tussen beide projecten kan dus niet, wanneer men vertrekt van de concrete noden van de provincie.

Anderen opperen dat er een sneltram komt tussen Hasselt en Maastricht. U verwees in het antwoord op een eerdere interpellatie ook naar dat project, dat Infrabel samen met De Lijn coördineert. U verwees ook naar het werk van uw Vlaamse evenknie, mevrouw Peeters. Het Spartacusproject sleept echter reeds jaren aan en heeft al tientallen miljoenen euro aan studies gekost, terwijl er nog erg veel onduidelijkheid bestaat. Het is bovendien mogelijk om lightrail en trein op één en hetzelfde spoor te laten rijden. Wij hebben experts geraadpleegd en allen zeggen hetzelfde.

De spoorlijn die wij voorstellen, zou bovendien kunnen fungeren als goederencorridor tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied, wat vrachtwagens van onze snelwegen kan halen. Dat potentieel heeft het Spartacusplan niet. U moet eens bekijken hoeveel vrachtwagens naar het Ruhrgebied men van de weg kan halen met die projecten.

Mijnheer de minister, zullen u en de regering onze resolutie ter heropening van de spoorverbinding Hasselt-Maastricht via een station in Lanaken steunen of een dergelijk initiatief nemen?

Kunt u bevestigen dat de oude spoorbedding Lanaken-Bilzen er nog steeds ligt, wat de heringebruikname erg zou vergemakkelijken?

Zult u overleggen met Nederland over de mogelijkheid tot heringebruikname van deze spoorverbinding, met name over de toekomst van de Maasbrug? Zult u zo snel mogelijk een initiatief nemen om de geplande sloop van die brug te verhinderen?

Kunt u bevestigen dat buitenlandse voorbeelden tonen dat het wel degelijk mogelijk is om zowel lightrail als gewone treinen op een en hetzelfde spoor te laten rijden?

Zult u zich als federaal minister niet laten tegenhouden om in het Limburgse spoor te investeren vanwege het Spartacusproject, dat geenszins in tegenstelling hoeft te staan tot de investeringen in de spoorlijn Hasselt-Maastricht en waarover bovendien nog steeds erg veel onzekerheden bestaan?

Denkt u niet dat dit soort communautaire discussies tonen dat mobiliteit dringend opnieuw een federale bevoegdheid moet worden? Denkt u dat er een tegenstelling bestaat tussen de lijn Hamont-Weert en de lijn Hasselt-Maastricht? Denkt u niet dat er zowel in het noordoosten als in het zuidoosten van de provincie grote noden en opportuniteiten bestaan?

Kunt u beamen dat die spoorlijn grote mogelijkheden met zich mee zou brengen op het vlak van het goederenvervoer en vrachtwagens van de E313, E314 en het dichtslibbende klaverblad kan halen?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Colebunders, ik heb een kort antwoord voor u.

Ik ben mij heel goed bewust van de verschillende vragen met betrekking tot grensoverschrijdende verbindingen in de provincie Limburg, zoals lijn 20 en andere trajecten. Ik hoop dat er snel een regering in Nederland zal zijn – er wordt op dit moment waarschijnlijk gestemd – zodat ik contact met de voogdijminister kan opnemen om te spreken over die projecten, die onze twee landen betreffen. Met betrekking tot uw voorstel tot heropening van lijn 20 wijs ik erop dat er op dit moment geen plannen in die richting zijn. Dat is de situatie zoals ik ze heb geërd.

Infrabel coördineert op dit moment immers met De Lijn een aantal aspecten in het kader van de realisatie van lijn 1 van het Spartacusproject, een sneltramproject van de Vlaamse overheid, waarvoor reeds aanzienlijke voorbereidingen zijn getroffen. Zoals u eveneens weet, maakt die geplande sneltram voor een groot deel gebruik van de bedding van de historische lijn 20. Voor een uitgebreide situering van de vorderingen van dit project verwijs ik u dan ook door naar mijn Vlaamse collega, Lydia Peeters, die hierover in november, december en januari meermaals toelichtingen heeft gegeven in het Vlaams Parlement.

11.03 **Gaby Colebunders** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik had al kunnen raden wat u zou zeggen. Met de uitleg die u geeft, kan ik echt niets doen. De verbinding met Nederland is een punt, maar het station in Lanaken is er ook nog. Die rails zijn ooit aangelegd in bochten, waardoor het goederenvervoer niet heen en weer moet rijden. Er is daar echt rekening gehouden met de Nederlandse, de Belgische en de Duitse wetgeving over het aantal wagons dat achter een locomotief mag hangen. U houdt gewoon geen rekening met al die dingen. Ik vind dat heel jammer.

Wilt u dan niet drastisch iets doen aan het fileleed? Wij mogen dagelijks langs het klaverblad in Lummen rijden. Dat monsterproject heeft heel veel geld gekost, maar ondanks de coronacrisis slibt het daar meer en meer dicht. Wij zijn echt niet blij met uw antwoord en zullen ons hiervoor blijven inzetten. Heel veel mensen in Limburg staan achter dat project. U weet evengoed als ik dat het Spartacusplan verder weg is dan ooit. Ik hoop dat ik het niet meer zal meemaken, maar over zoveel jaren zal een vraag worden gesteld over de heropening van lijn 20, omdat het Spartacusplan er gewoon niet komt.

Laten wij eerlijk zijn, mijnheer de minister; en geef toe dat u ook niet weet hoe u het moet oplossen en dat onze oplossing op dit moment de beste oplossing is.

Ik dien een motie in, mijnheer de voorzitter.

Moties **Motions**

De **voorzitter**:

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Gaby Colebunders

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de grote noden qua mobiliteit in Limburg;

- overwegende het dalend aantal treinreizigers in Limburg;

- overwegende dat er geen grensoverschrijdende spoorverbinding is naar Maastricht vanuit Limburg;

- overwegende dat Lanaken en bij uitbreiding Zuid-Oost-Limburg geen toegang hebben tot het spoor;

- overwegende dat het Spartacusproject al jaren op zich laat wachten en er hierrond nog veel onzekerheid bestaat;

- overwegende dat dit project al tientallen miljoenen euro's aan studies alleen heeft gekost;

- overwegende het communautaire kluwen in ons land, onder andere inzake mobiliteit;

vraagt aan de regering

- om dringend met Nederland te overleggen om de geplande sloop van de Maasbrug te annuleren om de spoorlijn Hasselt-Maastricht niet te fnuiken;

- om samen met de Vlaamse regering na te denken hoe de optie Lightrail en spoor eventueel met elkaar gecombineerd kunnen worden,

- om de spoorlijn 20 te reactiveren tussen Hasselt en Maastricht inclusief de heropening van het station in Lanaken."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Gaby Colebunders

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- eu égard aux besoins énormes en termes de mobilité dans le Limbourg;

- eu égard à la baisse du nombre de voyageurs ferroviaires dans le Limbourg;

- eu égard à l'absence de liaison ferroviaire transfrontalière vers Maastricht depuis le Limbourg;

- eu égard au fait que Lanaken et par extension le sud-est du Limbourg sont privés d'accès ferroviaire;

- eu égard au fait que la réalisation du projet Spartacus se fait attendre depuis des années et que celle-ci reste entourée de nombreuses incertitudes;

- eu égard au fait que ce projet a déjà englouti des dizaines de millions d'euros uniquement en frais d'études;

- eu égard à l'imbroglia communautaire belge, notamment en matière de mobilité;

demande au gouvernement

- de se concerter d'urgence avec l'exécutif néerlandais afin d'annuler la démolition prévue du pont surplombant la Meuse et de ne pas compromettre la liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht;

- de réfléchir avec le gouvernement flamand à la manière de combiner éventuellement l'option Light rail et le rail;

- demande au gouvernement de réactiver la ligne n° 20 entre Hasselt et Maastricht, réouverture de la gare de Lanaken incluse."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

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

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

12 Questions jointes de

- **Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la date d'expiration des Railpass" (55014129C)**

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La validité des cartes multi-voyages de la SNCB" (55014182C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la durée de validité des cartes de dix trajets de la SNCB (55014183C)**

12 Samengevoegde vragen van

- **Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de geldigheid van de Railpass-rittenkaarten" (55014129C)**

- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheid van de meerrittenkaarten van de NMBS" (55014182C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de tienrittenkaarten van de NMBS"**

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het voorjaar en de eerste lockdown nam de NMBS de beslissing de duur van haar meerrittenkaarten te verlengen. Tijdens de lockdown mochten immers enkel een beperkt aantal essentiële verplaatsingen worden gemaakt.

Ondertussen kennen wij in ons land sinds begin november 2020 een beperkte maar toch een nieuwe lockdown. Er is weliswaar geen verbod op niet-essentiële verplaatsingen, maar er wordt wel heel sterk aangedrongen - zoals de eerste minister eergisteren nog heeft gedaan - om niet-essentiële verplaatsingen en niet-essentiële contacten zoveel mogelijk te beperken. Daarenboven viel een aantal bestemmingen voor reizigers weg. Musea sloten voor een aantal weken de deuren. Dierentuinen en pretparken gingen dicht. Horeca-activiteiten vielen opnieuw stil. Ik hoop het u niet uit te leggen.

Voor veel mensen, vooral de niet-actieve bevolking, net zij die veelal tienrittenkaarten en dergelijke gebruiken, zat er weinig anders op dan de wekelijkse uitstap met de trein te schrappen. Zij vragen nu opnieuw de geldigheid van de meerrittenkaarten te verlengen.

De NMBS acht het niet noodzakelijk de geldigheidsduur te verlengen, aangezien er de voorbije weken en

maanden geen binnenlands reisverbod is geweest. Het is niet helemaal correct dat de NMBS zich daarachter verschuilt. Er is gevraagd aan de bevolking om het aantal verplaatsingen zoveel mogelijk te beperken. Wanneer mensen die vraag dan volgen, zouden zij er niet voor mogen worden gestraft.

Ten eerste, mijnheer de minister, hoe kijkt u derhalve in uw hoedanigheid van minister tegenover de reisbeperkingen die er zijn geweest? Ik verwijs expliciet naar u als minister en niet naar het antwoord van de NMBS.

Ten tweede, bent u bereid om in het kader van eventuele bijkomende coronacompensaties voor de NMBS en Infrabel met dat geld ook een compensatie voor de reizigers te financieren? Ik begrijp dat in het voorjaar opnieuw zal worden bekeken op welke manier de NMBS en Infrabel kunnen worden gecompenseerd voor het lagere aantal reizigers door de coronacrisis.

Ten derde, kan over een en ander snel duidelijkheid worden gecreëerd teneinde de reizigers met een pas onmiddellijk zekerheid te kunnen bieden?

12.02 Frank Troosters (VB): *Omwille van de coronamaatregelen waren heel wat toeristische trekpleisters verplicht de deuren gedurende een lange periode dicht te houden. Voor de horecasector geldt dit nog steeds. Hierdoor konden heel wat mensen de door hen geplande uitstap niet maken. Nochtans hadden sommigen hiervoor speciaal een meerrittenkaart gekocht bij de NMBS, een kaart die ze door de uitzonderlijke omstandigheden dus niet ten volle hebben kunnen benutten voor het verstrijken van de geldigheidsdatum. De NMBS weigert echter de geldigheidstermijn van deze meerrittenkaarten te verlengen.*

Heeft u als minister overleg gehad met de NMBS over een eventuele compensatie? Welke stappen heeft u ondernomen? Indien niet, bent u bereid om dat alsnog te doen?

Bestaat de kans dat de NMBS de gedupeerden toch nog commercieel tegemoet zal komen? Zo ja, wanneer en onder welke vorm? Zo neen, waarom niet?

Vindt u dat dit strookt met uw beleidsplannen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en het gebruik van de trein te promoten?

12.03 Minister Georges Gilkinet: Bedankt voor uw vragen, waarin verschillende aspecten aandacht verdienen.

Mijn antwoord is gedeeltelijk in het Frans omdat er ook een vraag van mevrouw Jadin aan toegevoegd was.

Comme discuté en commission de la Mobilité début novembre, la SNCB me confirme que les voyageurs peuvent toujours recourir au régime de compensation existant, lequel est par ailleurs également appliqué par les trois autres sociétés de transport public.

Op mijn vraag onderzoekt de NMBS de mogelijkheden om een abonnementsformule uit te werken die een antwoord biedt op het groeiende belang van telewerk, zoals misschien wel een parttime abonnement in de toekomst.

Mijnheer Van den Bergh, wegens de gezondheidscontext waarin wij allen sedert meer dan een jaar verkeren, ontvang ik een groot aantal brieven betreffende het commerciële aanbod van de NMBS. De verlenging van bepaalde soorten vervoersbewijzen is een van de onderwerpen die het vaakst vermeld worden. Dit is op dit moment evenwel niet aan de orde, maar ik heb in de komende weken een overleg ter zake met de NMBS. Er was al een maatregel, waarover ook een vraag gesteld werd, in verband met de gratis tickets naar de plaats van vaccinatie.

Over het globale tariefaanbod zijn meer formele besprekingen gepland met de NMBS. We zullen daarbij aandringen op het naleven van het regeerakkoord, namelijk dat de NMBS verplicht is de reizigers steeds het voordeligste beschikbare tarief aan te bieden. Dat is een discussie voor de komende beheersovereenkomst tussen NMBS en de Belgische staat.

Uw vraag inzake de coronacompensatie voor de spoorbedrijven kwam reeds aan bod in een vorige vraag van de heer Roggeman.

De verlenging van de geldigheidsduur van de passen wordt op dit moment niet voorzien.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is wellicht omdat u een Franse tekst heeft moeten vertalen terwijl u het antwoord voorlas, dat ik niet alles correct begrepen heb, denk ik. Als ik het goed heb begrepen, is er vandaag niet in een verlenging voorzien, maar is die wel nog bespreekbaar en zal dit in de komende weken mee besproken worden wanneer er met de NMBS ook wordt gesproken over de coronacompensaties. Heb ik dat zo goed begrepen?

12.05 Minister Georges Gilkinet: Dat zal ik inderdaad proberen te doen.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Aanvullend daarop vind ik het een goede zaak dat de NMBS momenteel bekijkt naar hoe men betere abonnementsformules kan uitwerken voor het deeltijds thuiswerken en deeltijds op kantoor werken. Dat staat hier los van.

Mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid, wij zijn niet de grote pleitbezorger voor gratis passen en gratis tickets voor verplaatsingen. Het gaat hier om mensen die een pas gekocht hebben om bijvoorbeeld hun wekelijkse of tweewekelijkse uitstap te kunnen doen. Ze hebben daarvoor betaald. Ze hebben de oproep gehoord van de regering om zo weinig mogelijk onnodige verplaatsingen te doen en vragen nu heel redelijk of de pas niet met enige tijd verlengd kan worden.

Die vraag is ook terecht. We moeten ernstig overwegen om erop in te gaan. Dat wilde ik nog eens herhalen.

12.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de uitleg van de NMBS klopt natuurlijk. Er is geen binnenlands reisverbod geweest. Los van het probleem rond de tarifiering en de abonnementsformules, wacht u een enorme uitdaging in de toekomst. Laat dat duidelijk zijn.

Ik sluit mij enigszins aan bij de heer Van den Bergh. Mensen die een railpas of een rittenkaart hebben gekocht die bijvoorbeeld eind februari verviel en waarvan een heleboel ritten nog niet waren gebruikt omdat de toeristische attracties op de plaatsen die ze wensten te bezoeken gesloten waren, blijven in de kou staan. Die mensen zijn hun geld kwijt en ik betreur in die zin het beleid van de NMBS, die ervoor kiest om niet te voorzien in een tegemoetkoming. Ik denk ook niet dat het past in de federale ambitie van uw regering om de mensen warm te maken voor verplaatsingen met de trein als ze zulke fratsen kunnen meemaken. Ik hoop dat hier in de toekomst verandering in komt.

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

De **voorzitter**: Een algemene bedenking. Als collega's verwijzen naar de schriftelijke tekst van hun vraag, winnen wij tijd en kunnen er meer vragen worden behandeld. Dat blijft uiteraard een individuele beslissing, die geval per geval kan worden genomen.

13 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont - Weert" (55014141C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie omtrent de verbinding Hamont-Weert" (55014375C)**

13 Questions jointes de

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55014141C)**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative à la liaison Hamont-Weert" (55014375C)**

13.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag sluit voor een stukje aan op de vraag die collega Raskin daarstraks stelde.

Voor mij is de recent bekendgemaakte studie heel belangrijk. Ik heb begrepen dat wij er een kopie van kunnen ontvangen, wat ik ten zeerste apprecieer.

Bij de vorige vragenronde over de spoorverbinding Hamont-Weert werden er argumenten aangehaald zoals mogelijke problemen met de homologatie van de rijtuigen. Veronderstel dat toch ooit wordt beslist om de

verbinding Hamont-Weert te realiseren, dan zal daar wel wat tijd overheen gaan. Ik zie het probleem niet goed, want volgens mij is er desgevallend voldoende tijd om de homologatie en andere technische aspecten in orde te maken.

Mijnheer de minister, wat is uw visie daarover?

13.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, voor mij en voor andere collega's is dit een heel belangrijk dossier. Ik zal mijn vraag dus wat inkorten, maar toch mondeling stellen, gelet op het belang ervan.

Mijnheer de minister, de grensstreek tussen België en Nederland is een van de bedrijvigste. Velen steken regelmatig de grens over om te winkelen, te studeren of zelfs te werken. Er bestaat echter geen vlot grensoverschrijdend openbaar vervoer, zeker niet wanneer we aangewezen zijn op de trein. Reizigers uit Limburg of de Kempen moeten tot in Antwerpen sporen om met de trein de grens te kunnen oversteken, wat een treinrit van een kleine drie uur betekent. Als de verbinding Hamont-Weert wordt gerealiseerd, dan bedraagt de reistijd nog maar een half uurtje, een immens verschil.

Momenteel verbindt die spoorlijn de stad Antwerpen en Hamont-Achel, gelegen in Limburg. Met de uitbreiding kunnen ook Cranendonck en Weert, net over de grens met Nederland, bediend worden. Naar schatting kunnen 800 tot 1.000 extra reizigers dagelijks toegang krijgen tot een extra treinverbinding in hun buurt. Die spoorverbinding betekent ook een betere bereikbaarheid van en naar Nederland, want vanuit Weert kan men met een intercitytrein rechtstreeks doorreizen naar grotere steden als Alkmaar, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Maastricht en zelfs Amsterdam. De gemeentebesturen van Balen, Mol, Hamont-Achel, Pelt en Lommel vragen daarom ook in een gezamenlijke brief de uitbreiding van spoorlijn 19 naar Nederland.

Tijdens de vorige sessie mondelinge vragen kwam dit dossier ook al ter sprake. U verklaarde toen dat de studie omtrent die nieuwe verbinding afgerond was. Daarop bent u in uw antwoord op een eerdere mondelinge vraag vandaag al even ingegaan. Ondanks een potentieel van 1.000 reizigers spreekt de studie over een negatieve businesscase voor de NBMS. Gezien het toch wel zeer grote potentieel en de beperkte investering die nodig is, verbaasde dat resultaat mij, en duidelijk ook andere collega's.

Mijnheer de minister; in afwachting van de studie, die u ons zult bezorgen, stel ik u de volgende vragen.

Kunt u dieper ingaan op de resultaten van het onderzoek?

Waarom spreekt men van een negatieve business case?

U gaf mee dat u dit zou opnemen met Nederland. Kunt u daarover al terugkoppelen?

Zult u concreet bijkomende stappen nemen voor de realisatie voor het traject Hamont-Weert?

De vervoersnoden in grensregio's worden vandaag niet vervuld door het openbaar vervoer. Welke stappen zult u zetten om grensoverschrijdende verbindingen te realiseren?

13.03 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, ik heb al gedeeltelijk geantwoord op uw vragen, maar ik kom erop terug. Zoals al gezegd in de commissie van 10 februari jongstleden heeft de NMBS de door mijn voorganger, de heer Bellot, gevraagde studie rond de haalbaarheid van de exploitatie van de verbinding Hamont-Weert uitgevoerd. Er werd gekeken naar het potentieel aan reizigers en de benodigde inzet aan materieel en personeel om de verbinding uit te baten. Op basis daarvan konden de inkomsten en de kosten bij uitbating door de NMBS bepaald worden. Zoals reeds gesteld, zou de verbinding verlieslatend zijn.

Los van de financiële kant zijn ook een aantal technische stappen te zetten. Zelfs als de werken aan de spoorinfrastructuur aan Belgische kant zijn afgerond, blijven er nog omvangrijke werken uit te voeren aan Nederlandse zijde en blijven punten zoals homologatie en de veiligheidsuitrusting van het rollend materieel uit te voeren. Het is dus niet zo dat het opstarten van deze verbinding een eenzijdige Belgische beslissing kan zijn.

Ook aan Nederlandse zijde zijn ondertussen de nodige studies rond deze verbinding afgerond. In dezen heb ik contact genomen met mijn Nederlandse collega en heb ik aan mijn administratie de opdracht gegeven de

bestaande Belgisch-Nederlandse werkgroep over kort grensoverschrijdend verkeer samen te roepen om de verschillende bestaande studies samen te leggen en de verdere stappen in het dossier te bepalen. We moeten echter wachten op een nieuwe regering in Nederland en een nieuwe collega bevoegd voor Mobiliteit. Ik zal die persoon daar zeer graag over ontmoeten, maar ook over andere dossiers die onze landen linken.

13.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kijk uit naar het rapport, naar die negatieve businesscase die er zou zijn. Wij hebben daar wel wat vragen bij. De reizigersaantallen werden wel bevestigd, maar de vraag is natuurlijk wat men bekijkt. Wat gaat men tellen? Hoe gaat men tellen? Waar gaat men tellen? Wanneer gaat men tellen?

De grote misvatting die in het dossier van Hasselt-Maastricht en ook in dat van Hamont-Weert wordt gemaakt, is dat er alleen een bepaald stuk wordt bekeken, maar dat maakt wel deel uit van een groter geheel. We spreken niet over Hasselt-Maastricht. We spreken eigenlijk over Leuven-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen. Bij Hamont-Weert hebben we het over Antwerpen tot Eindhoven. Dat is de lijn waarover het gaat. Ik wil die potentieelstudies wel eens zien.

Ik verwijs ook naar Brainport Eindhoven, een zeer belangrijke bedrijfszone, waar enorme mogelijkheden liggen, zowel voor ons daar, als voor de Nederlandse collega's bij ons.

Het maakt allemaal deel uit van een veel groter geheel. Daarom kijk ik nieuwsgierig uit naar de inhoud van de rapporten die zullen worden vrijgegeven.

13.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Duizend reizigers op een lijn is zeker niet niets. Zoals mijn collega al zei, moet er echt naar het grotere geheel worden gekeken. De extra verbindingen die dit creëert, niet alleen op dat stukje, zou een enorme meerwaarde zijn voor Antwerpen-Eindhoven.

Ik kijk uit naar de verdere initiatieven die zullen worden genomen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture temporaire mais complète du tronçon Tournai-Mouscron" (55014156C)

- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de la SNCB en Wallonie picarde" (55014704C)

14 Samengevoegde vragen van

- Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke, maar volledige afsluiting van het baanvak Doornik-Moeskroen" (55014156C)

- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken van de NMBS in Picardisch Wallonië" (55014704C)

14.01 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): *Monsieur le Ministre, via son plan de transport 2020-2023, la SNCB a annoncé la fermeture temporaire mais complète du tronçon Tournai Mouscron.*

Infrabel opérera donc à une coupure totale de ligne pendant 4 mois entre Mouscron et Tournai, du 30 août à décembre 2021 et prévoit aussi une fermeture d'un mois entre Tournai et la frontière française.

Quatre mois d'arrêt total entre deux villes importantes de Wallonie Picarde, c'est énorme. Qui plus est, sur un axe qui relie Mouscron, la cité des hurlus, à la capitale. Et qui plus est, la veille de la rentrée scolaire. Vous conviendrez que l'impact sera considérable -et c'est un euphémisme- pour les usagers de la ligne qu'ils soient navetteurs, étudiants ou usagers occasionnels.

Cette décision brutale a-t-elle été prise après examen de toutes les possibilités d'effectuer les travaux sans fermeture totale et aussi longue ? Pouvez-vous nous renseigner sur ce qui justifie une telle décision ?

D'autre part, je n'ai pas eu connaissance de prise de contact entre les responsables de la SNCB et les autorités locales et les usagers pour la mise en place de moyens de transport alternatifs, comme cela a été annoncé.

Les liaisons habituelles en bus, avec 87 arrêts entre les deux gares Tournai-Mouscron prennent plus d'une heure contre un peu moins de vingt minutes en train . Il me semble que des bus spéciaux, avec un nouvel itinéraire, seront affrétés. Pouvez-vous me le confirmer ?

Pragmatiquement parlant, qu'en est-il du nombre de voyages qu'il faudra organiser ? Vu l'affluence de

voyageurs aux heures de pointe, ou le dimanche quand les étudiants rejoignent leurs kots... comment compte s'organiser la SNCB?

En outre, toutes ces raisons nous semblent justifier qu'une bonne réflexion soit menée sur l'opportunité de cette fermeture complète. Qu'en est-il des travaux de rénovation des quais de la gare d'Herseaux ? Seront-ils rénovés durant ces 4 mois ?

Ces travaux importants sur la ligne permettent peut être de réfléchir à une ouverture éventuelle d'un point d'arrêt sur le territoire d'Estaimpuis à hauteur de Leers Nord ou de Néchin. La SNCB y réfléchit-elle ?

Monsieur, le Ministre, je vous remercie.

14.02 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, nous avons récemment pris connaissance des différents aspects du plan de transport 2020-2023 de la SNCB et notamment ceux concernant les gares de Wallonie picarde.

Les importants travaux de renouvellement de la ligne de chemin de fer Mouscron-Tournai, prévus pour la période août 2021-décembre 2021, ainsi que les travaux de rénovation des quais de la gare d'Herseaux, devant être réalisés entre 2021 et 2026, ont particulièrement retenu notre attention.

Pour les habitants de l'Ouest de la Wallonie picarde, la ligne ferroviaire Mouscron-Tournai représente l'une des principales voies d'accès vers Ath, Bruxelles, Mons, Charleroi et Namur. Empruntée par de nombreux travailleurs et étudiants, cette ligne connaît une importante affluence. Nous savons que pour pallier l'absence de trains sur la ligne, la SNCB prévoit la mise en place d'un service de bus entre Mouscron et Tournai.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous informer au sujet de ce service? Celui-ci offrira-t-il un nombre de voyages similaire à celui initialement proposé par les trains de la SNCB? Ce service pourra-t-il accueillir un grand nombre de voyageurs, notamment aux heures de pointe, le matin, le soir, le week-end, lors du départ des étudiants vers Bruxelles et Louvain-la-Neuve?

Des travaux de rénovation des quais de la gare d'Herseaux sont-ils prévus durant la période août 2021-décembre 2021? Ces travaux permettront-ils l'accueil sécurisé des voyageurs?

Nous savons que les projets de travaux envisagés par la SNCB dans certaines gares belges ne mentionnent pas l'installation de bancs ou d'infrastructures permettant aux navetteurs de s'asseoir. L'installation de telles infrastructures sur les quais de la gare d'Herseaux est-elle envisagée?

14.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Senesael, je vous remercie pour votre patience. Vous m'aviez posé une question écrite sur le même sujet et à laquelle je n'ai pas répondu dans les délais, mais ça n'arrivera plus.

Je le ferai ici oralement car c'est un sujet important et ce n'est pas anodin qu'une ligne soit complètement coupée pendant un temps aussi long. L'objectif est de la rénover de fond en comble.

Des travaux conséquents sont prévus sur le tronçon Mouscron-Tournai. Je me réjouis de ces investissements. Ils sont importants pour l'infrastructure ferroviaire qui y était particulièrement fragilisée.

Concrètement, Infrabel interrompra la circulation pendant 4 mois (du 31 août au 6 décembre) et entre Tournai et la France pendant un mois (du 8 novembre et le 6 décembre). Les voies seront démontées et, dès lors, plus aucun train ne pourra circuler entre ces villes.

Je suis bien conscient que les navetteurs seront grandement impactés durant toute la période de ces travaux et que cela engendrera des difficultés importantes pour eux. C'est pourquoi, il faut porter une attention toute particulière aux mesures alternatives à apporter aux voyageurs. Ceux-ci seront donc, selon les cas et les études de capacité à venir, déviés en train via Courtrai, notamment ceux qui iront vers Bruxelles ou dans des bus circulant entre Tournai et Mouscron et des cars entre Tournai et la France lors de cette phase de chantier. La SNCB me communique qu'il est actuellement particulièrement compliqué de connaître l'évolution de la pandémie et donc le volume de voyageurs et par conséquent de prévoir les flux des voyageurs à prendre en compte. Ces évaluations seront faites en temps utiles. Le travail de planification sur ce chantier sera entamé au mois de juin 2021 et les mesures alternatives seront communiquées au mois de juillet 2021. un peu de patience encore.

Concernant Herseaux, dans le cadre de l'élaboration de son nouveau plan pluriannuel d'investissement, la SNCB a demandé à Infrabel de réaliser des investissements en rehaussement de quais, comme ailleurs pour favoriser l'accessibilité, qui est pour nous une priorité, et de revoir la planification, étant entendu que ces rehaussements constituent un élément indispensable de la rénovation complète des espaces d'accueil. C'est pendant cette période d'interruption totale de la ligne, d'août à décembre, que les quais seront rehaussés faisant ainsi d'une pierre deux coups.

La SNCB m'informe qu'elle fournira l'équipement contenant, monsieur Senesael, des abris et des bancs. Sachez qu'à l'avenir, la SNCB prévoira systématiquement le placement de bancs dans ses gares et points d'arrêt ce qui me réjouit. La fin complète de la rénovation de la ligne est prévue pour mars 2022, étant entendu que les trains rouleront à nouveau à partir du 7 décembre.

14.04 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vois que vous êtes bien informé de la situation et que vous l'avez bien en main.

Je ne manquerai pas de renvoyer ces précieuses informations aux personnes qui m'ont interpellée sur cette question. Nous resterons attentifs à l'évolution de la situation.

14.05 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Le plus important pour moi, c'est le fait que vous portiez attention aux mesures alternatives qui seront proposées aux navetteurs. Les questions sont nombreuses et variées quant à l'organisation des transports durant la fermeture de cette ligne. Je vois qu'une concertation est organisée et que les informations nous seront communiquées durant le mois de juillet 2021. Je me réjouis également que l'on profite des travaux sur la ligne pour procéder à la réfection des quais de la gare de Tournai et notamment leur rehaussement, mais aussi les abris et les bancs qui seront posés améliorant ainsi la qualité de l'accueil. Tout cela va dans le bon sens et je vous remercie, à nouveau, monsieur le ministre, pour ces réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

15 Questions jointes de

- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures pour faire face aux grandes affluences dans les trains vers la côte belge" (55014388C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains vers la côte belge" (55014423C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supplémentaires et la concertation avec les bourgmestres de la côte" (55014427C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La forte affluence dans les trains et les gares durant la crise du coronavirus" (55014609C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohue dans les trains et dans les gares" (55014847C)

15 Samengevoegde vragen van

- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen om de toestroom van treinreizigers naar de Belgische kust in goede banen te leiden" (55014388C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar de Belgische kust" (55014423C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra treinen en overleg met de kustburgemeesters" (55014427C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drukte op de treinen en in de stations tijdens corona" (55014609C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drukte op treinen en in stations" (55014847C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat iedereen wel weet waarover het gaat. Er is een meningsverschil tussen de NMBS en de kustburgemeesters over de treinen die naar de kust rijden.

Ik stel onmiddellijk mijn vragen.

Hoeveel reizigers heeft de NMBS tijdens het weekend van 20 en 21 februari naar de Belgische kust vervoerd? Hebben zich tijdens dat weekend incidenten voorgedaan? Zo ja, welke?

Was er overleg tussen de NMBS en de lokale besturen over het inleggen van extra treinen naar de kust? Wat was het standpunt van de lokale besturen?

Er zijn zes treinstations aan onze kust, maar die zijn niet alle zes even vlot bereikbaar, waardoor de meeste reizigers kiezen voor Oostende of Blankenberge. Is er geen mogelijkheid voor de NMBS om de dienstverlening, in het bijzonder tijdens het weekend, in de overige treinstations aan de kust te verbeteren?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, wij hebben allemaal gezien wat er is gebeurd. Ook februari was weer een mooie maand, met alle gevolgen van dien. Heel wat mensen kwamen uit hun kot en bezochten toeristische attracties, de kust in het bijzonder. Eens te meer, voor de zoveelste keer op rij, leidde dat tot bakken kritiek van de kustburgemeesters wegens, volgens hen, volslagen afwezigheid van overleg. De gouverneur van West-Vlaanderen ging zelf zover ermee te dreigen om de NMBS in gebreke te stellen en een deurwaarder op hen af te sturen om vaststellingen te doen van overtredingen van de coronamaatregelen en indien nodig de stations zelfs volledig te sluiten.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de NMBS al dan niet overleg heeft gepleegd met de kustgemeenten? Die ontkenden dat. Volgens de NMBS is er wel een overleg geweest. Kunt u een overzicht geven van de momenten waarop dat overleg plaatsvond?

De kustburgemeesters blijken geen voorstanders te zijn van extra treinen naar de kust tijdens de pandemie. Waarom blijft de NMBS die dan toch organiseren, tegen hun wensen in? Wordt dat niet besproken en afgestemd?

De burgemeester van Oostende in bijzonder, een voornaam lid van een meerderheidspartij, riep de regering voor de zoveelste keer op om zich te buigen over extra maatregelen in dat verband. Welk gevolg zal u daaraan geven als voogdijminister?

Vindt u het verantwoord dat de NMBS een bezettingsgraad van 100 % toelaat op haar treinen naar de kust tijdens de coronapandemie? Is het verantwoord dat mensen letterlijk elke stoel innemen?

Vandaag worden er op sommige momenten ook nadarhekken gebruikt. Ik verwijs naar Gent-Sint-Pieters, waar men de mensenstromen in het station op die manier tracht te organiseren. Alle lof voor de mensen van Securail, die hun best doen om te roeien met de riemen die ze hebben en om een en ander in goede banen te leiden, maar eigenlijk is het toch een prehistorisch systeem om metalen hekken te plaatsen en mensen te laten aanschuiven in stations. We hebben al de mond vol van innovatieve oplossingen en slimme economie, maar zijn er geen betere manieren van werken te bedenken?

Waarom blijft de NMBS ook weigeren om het aantal toegelaten personen per perron of per station te berekenen? Wat is uw mening daarover na een jaar in deze pandemie en lockdown?

Waarom is er nog steeds geen reservatiesysteem bij verwachte drukte op bepaalde lijnen? Bent u een voorstander daarvan, mijnheer de minister?

Ten slotte, ook in de komende paasvakantie wordt opnieuw hetzelfde probleem verwacht. Hoe anticipeert de NMBS daarop? Worden deze keer wel gesprekken aangeknoopt? Welke maatregelen neemt men en hoe zal men het anders aanpakken dan bij de vorige schoolvakanties?

15.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is bijna een jaar geleden dat we in deze commissie allemaal samen één bezorgdheid deelden: hoe kunnen we ervoor zorgen dat onze treinen op een veilige manier blijven rijden? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat mensen voldoende vertrouwen hebben om voor de trein te blijven kiezen?

De NMBS heeft dan in de loop van het voorbije jaar een aantal maatregelen ingevoerd, zoals de mondkemperplicht en een druktemelder. Toch blijven er heel wat berichten opduiken over overvolle treinen en drukte op de perrons, die heel moeilijk te reguleren is. Meestal is dat inderdaad bij momenten van mooi

weer.

Het stuit mij wel tegen de borst – ik wil dat echt gezegd hebben – dat we deze discussie moeten blijven voeren, want ik ben er zeker van dat heel wat commissieleden zich ook storen aan de stigmatiserende uitspraken van sommige burgemeesters en gouverneurs, die ik niet bij naam hoeft te noemen, maar die blijkbaar liever geen treinreizigers meer in hun stad krijgen. In mijn ogen stigmatiseren zij treinreizigers door zulke uitspraken, omdat ze de situatie in hun gemeente niet onder controle krijgen.

Anderzijds moeten we ook vaststellen dat het lijkt alsof de NMBS niets extra doet om de zorgen van die burgemeesters voor een deel weg te nemen. Overvolle treinen kunnen op dit moment, na een jaar, echt niet meer. Daarom heb ik besloten mij aan te sluiten met de volgende vragen, die overeenkomen met de vragen van de collega's.

Kloppen de berichten over treinen die reden met een bezetting van meer dan 100 %? Zo ja, welke maatregelen nam de NMBS en waarom hadden die maatregelen niet het gewenste effect?

Ook in enkele stations leek het de voorbije weekends soms te druk en trad het drukteplan in werking. Reizigers worden geteld vooraleer ze het perron op kunnen, maar dat zorgt dan weer vaak voor drukte en chaos in de stationshallen. Welke inspanningen zal de NMBS doen om in die situaties drukte te vermijden?

Ten slotte, het verspreiden van informatie via de website en de app werkt niet voldoende om mensen te ontraden een drukke trein te nemen. Welke inspanningen zal de NMBS doen om informatie over drukke treinverbindingen ook via andere media te verspreiden?

15.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank u voor uw vragen.

Je pense que nous comprenons tous, chers collègues, le besoin et certainement la nécessité qu'éprouvent certains de nos concitoyens de sortir de chez eux, de s'aérer, de profiter de belles journées ensoleillées et de la Côte belge, en l'occurrence. On a vu aussi pas mal de personnes dans les Fagnes au moment des premières neiges. Certains se déplacent en train, tant mieux. D'autres utilisent leur voiture pour se rendre à la côte. Il faut l'admettre, j'en ai notamment discuté avec le bourgmestre d'Ostende, cela ne rend pas la vie facile aux bourgmestres côtiers dès lors que le secteur horeca est fermé, et qu'ils ont une capacité d'accueil des touristes qui est limitée. Je le comprends tout à fait.

Van haar kant heeft de NMBS de verantwoordelijkheid om reizigers per trein te vervoeren, met respect voor de sanitaire reglementering. De NMBS communiceert en sensibiliseert daarover overvloedig, en doet dat trouwens nog steeds, via alle mogelijke kanalen. Alle regels zijn in een protocol gezet, dat de NMBS moet respecteren.

De NMBS had in de afgelopen weekends een aantal treinen stand-by, verspreid over het hele net, om ze indien nodig snel te kunnen inzetten en om zo de reizigers die al in het station zijn te kunnen spreiden over verschillende treinen.

Il y avait aussi des agents de sécurité déployés dans les gares pour répartir le plus possible les passagers lorsqu'ils sont trop nombreux. Ce ne sont pas les trains supplémentaires qui créent les voyageurs supplémentaires, mais les voyageurs supplémentaires qui nécessitent, dans le chef de la SNCB, une adaptation de son matériel roulant de façon à prévoir le respect des conditions sanitaires par des trains qui ne seraient pas trop chargés.

Het is daarentegen niet de rol van de NMBS om uit te maken wie met de trein mag rijden en wie niet, en naar welke bestemming. Mensen zijn in ons land vrij om te gaan en staan waar ze willen. Het inperken van het aanbod, wat de NMBS een paar keer heeft gedaan tijdens de zomer van 2020, leidde tot een stijging van de gemiddelde bezetting op de andere treinen. Laten we niet vergeten dat de NMBS precies op vraag van de nationale overheid een maximaal aanbod hanteert, precies omdat het reizen met de trein zo veilig mogelijk zou kunnen verlopen tijdens deze gezondheidscrisis. Heel wat reizigers voelen zich immers niet op hun gemak wanneer het te druk is op hun trein, en dat kan ik zeer goed begrijpen.

De NMBS is en blijft permanent in contact met de verantwoordelijke overheden aan de kust, zowel met de gouverneur als met de burgemeesters. De NMBS heeft over het treinverkeer naar de kust bijvoorbeeld

constructief overleg gepleegd met het Nationaal Crisiscentrum, de federale kabinetten van de ministers van Mobiliteit en Binnenlandse Zaken, de provincie West-Vlaanderen en de kustgemeenten. Op deze vergadering heeft de NMBS een systeem voorgesteld dat op de verwachte reizigersstromen naar de kust anticipeert. Het systeem is gebaseerd op informatie uit de reisplanner, die beschikbaar is via de app en de website van de NMBS. De grote meerderheid van de klanten consulteert immers op voorhand die reisplanner om een treinrit te plannen.

In de paasvakantie zal een proefproject worden toegepast op het reizigersverkeer richting Oostende, dat mits het positief wordt geëvalueerd, nadien zal worden uitgerold voor het treinverkeer naar de andere kuststeden.

Je conclus en disant que nous sommes en contact très régulier avec la SNCB, mon cabinet et aussi le cabinet de l'Intérieur, pour prévoir les services de police en renfort suffisant pour les bourgmestres de la Côte, pour essayer d'annoncer le plus tôt possible l'arrivée de voyageurs, pour limiter le nombre de voyageurs via des mécanismes de *crowd control* dans les stations à partir de Bruxelles. Étant entendu, comme je l'ai dit, que nous ne pouvons pas mettre un agent de police derrière chaque citoyen qui décide de prendre le train.

Il y a fondamentalement un souhait de nos concitoyens, vu la pandémie, vu l'impossibilité de se déplacer à l'étranger, de pouvoir avoir des activités un peu extraordinaires, comme le permet le train. Mais j'insiste aussi auprès de ceux qui nous liront: très certainement, il est agréable d'aller à la Mer du Nord. C'est un plaisir que nous avons tous. Cependant, il y a de nombreuses autres régions qui sont visitables au sud, à l'est et à l'ouest de notre pays, et qui restent accessibles en train, puisque la SNCB a fait l'effort, depuis le début de la pandémie, de maintenir son service au bénéfice des voyageurs. Je vous remercie.

15.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt op heel wat vragen niet geantwoord, zoals dat vaak het geval is.

Zoals u zelf zegt, is het belangrijk dat iedereen het recht heeft om naar zee te gaan. We kunnen niet verwachten dat mensen die geen auto hebben niet naar zee zouden mogen gaan. Ik had voorgesteld om de niet zo toegankelijke stations toegankelijker te maken, maar ik heb u niet horen zeggen dat u dat zou bekijken.

Het is heel verwarrend voor de mensen. Aan de ene kant kregen zij met gratis tickets de kans om naar zee te gaan en aan de andere kant zagen sommige kustburgemeesters de mensen liever niet komen.

Vanochtend hebben wij van Unia het rapport gekregen in verband met COVID-19. Daarin staat ook te lezen dat het een vorm van discriminatie is wanneer mensen niet met de trein naar de kust zouden kunnen gaan. Wij moeten daarop letten en ervoor zorgen dat er genoeg treinen zijn, zodat de mensen op een veilige manier overal naartoe kunnen gaan en bijvoorbeeld van een dagje aan zee kunnen genieten.

15.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik moet collega Vindevoghel bijtreden. Ook heel wat van mijn vragen zijn onbeantwoord gebleven.

Iedereen moet zich aanpassen. Elke particulier, elk bedrijf en elk overheidsbedrijf heeft zich moeten aanpassen aan de omstandigheden van de lockdown. Iedereen moet daaruit leren en iedereen maakt fouten, maar de NMBS vertoont op dat vlak toch een bijzonder vlakke leercurve.

We zitten nu al een jaar in deze situatie en nog altijd heeft de NMBS daaruit amper lessen getrokken, niet inzake het overleg met de gemeenten, die daarover al een heel jaar klagen, en ook niet inzake de eigen organisatie. De NMBS hanteert nog altijd heel vreemde systemen. Ik hoor u zeggen dat de NMBS inspanningen wil leveren.

We zullen wel zien wat de paasvakantie zal brengen. De NMBS heeft tot nu toe jammer genoeg een slecht rapport op dat vlak. Een mooi spreekwoord luidt als volgt: "Een ezel stoot zich geen twee keer aan dezelfde steen", maar intussen is iedereen al de tel verloren van het aantal keren dat de NBMS zich aan die steen heeft gestoten. Ik houd mijn hart vast voor de paasvakantie.

Eén lichtpuntje is het feit dat de gratis Hello Belgium Railpass, waarvan u zo'n groot voorstander was, niet meer geldig is vanaf de paasvakantie. Die *pull factor* vervalt dus. Dat is al een reden minder om mensen op

grote schaal bijeen te stoppen in besloten wagons.

15.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik hoor dat regelmatig overleg wordt gepleegd en dat een proefproject zal worden uitgerold. Ik hoop net als de andere vraagstellers dat de polemiek en de discussie die wij elke vakantieperiode hebben meegemaakt, kan worden vermeden. Het klopt dat een en ander deels te vermijden zou zijn, mocht de NMBS een aantal strikte en duidelijke maatregelen treffen die ervoor zorgen dat reizigers veilig kunnen reizen en die de drukte op de trein kunnen vermijden.

Echter, het is belangrijk dat ik in mijn repliek opnieuw benadruk dat wij ook een tegenverhaal moeten bieden aan alle burgemeesters die in hun gemeente stigmatiserend werken tegenover treinreizigers en hun stations zouden willen sluiten voor treinreizigers, omdat zij de situatie in hun gemeente niet onder controle krijgen. De drukte op stranden en in de winkelstraten kan niet enkel worden toegeschreven aan de personen die met de trein naar de kust reizen. Toch stelselmatig in de communicatie de treinreizigers eruit pikken en pleidooien houden om de stations te sluiten, is echt ongepast.

Ik rond dan ook graag af met een oproep om aan beide kanten op een andere manier om te gaan met de communicatie over de treinreiziger en om uw pleidooi te ondersteunen dat er inderdaad andere mooie regio's zijn in ons land die ook kunnen worden bezocht. Ik doe ook de suggestie om behalve de app en de kanalen die de NMBS nu al gebruikt om de drukte op de treinen te melden, ook eens te bekijken of een en ander ook via de radio kan worden gemeld, zoals bijvoorbeeld ook voor de files op de wegen gebeurt.

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

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

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

16.01 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag is aan u gericht in uw hoedanigheid van vicepremier.

Wij stellen vast dat dit land met haken en ogen aan elkaar hangt. De bevoegdheidsverdeling is een bric-à-brac. Niemand weet nog goed wie waarvoor bevoegd is. We hebben het daarnet bijvoorbeeld nog eens gehoord, mijnheer de minister. U sprak over treinen naar de Belgische kust. Dat is niet juist. De treinen zijn vandaag nog Belgisch, maar de kust is vandaag al Vlaams. Volgens de bijzondere wet van 1980 is alles tot aan de laagwaterlijn een Vlaamse bevoegdheid. De kust is Vlaams. Iedereen is er welkom, maar de kust is wel Vlaams.

Er zijn zo nog wel meer thema's waarvoor het onduidelijk is wie bevoegd is, zeker in uw domein Mobiliteit. In de vorige legislatuur hebben we dat gezien. Er was een hele strijd tussen onder andere de Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts en de federale minister Bellot. Het was een kat-en-muisspel.

De bevoegdheidsverdeling zit niet helemaal juist. Dat is niet alleen mijn analyse, het is ook uw analyse, want in uw regeerakkoord staat dat daar werk van gemaakt zal worden. Er moet met een propere lei gestart worden. Er zal een grote staatshervorming komen tegen het jaar 2024. Daarover gaat mijn vraag. Het is een gigantische politieke werf. Het is heel wat werk om die te organiseren.

Ik heb aan de bevoegde ministers, mevrouw Verlinden en de heer Clarinval, de vraag gesteld hoe zij dat plannen te doen. Blijkt dat mevrouw Verlinden twee mensen op haar kabinet heeft en de heer Clarinval zes. Mevrouw Verlinden zei echter dat ik het zo niet mocht bekijken. Ook in alle andere kabinetten, en zeker die van de vicepremiers, zouden institutionele experts zitten, die ervoor zullen zorgen dat er stappen vooruit gezet worden en dat het dossier beheerd wordt.

Hoeveel mensen op uw kabinet hebt u specifiek belast met de opvolging van dat thema? Wat is er daarover praktisch precies afgesproken op uw kabinet? Hebt u bijvoorbeeld ook in budgetten voorzien om daarvoor externe expertise aan te trekken?

*Voorzitter: Tomas Roggeman.
Président: Tomas Roggeman.*

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Iedereen op mijn kabinet is expert, mijnheer Loones. Na zes staatshervormingen heeft deze regering resoluut gekozen voor een samenwerkings- en ontmoetingsfederalisme. Ik vind dat een mooi project. In die geest neem ik de rol op mij om met mijn collega's bevoegd voor Mobiliteit in de regio's te werken. Wij komen regelmatig samen in een interministeriële commissie en wij zoeken via consensus en met respect voor de prerogatieven van de gefedereerde entiteiten naar mobiliteitsoplossingen voor de mensen. Die geest is onontbeerlijk in grensoverschrijdende zaken, zoals Mobiliteit.

Het institutionele toezicht in mijn kabinet wordt specifiek uitgeoefend door enkele politieke adviseurs die in direct contact staan met al hun collega's, de minister inbegrepen. Op dit moment is een adviseur contactpunt voor de kabinetten van de ministers Verlinden en Clarinval, die belast zijn met Institutionele Hervormingen. Die adviseur neemt deel aan de IKW's over dat belangrijke onderwerp.

Mijnheer Loones, ik kan u geruststellen. Dit dossier wordt, zoals alle dossiers, van zeer nabij opgevolgd door mijn kabinet.

16.03 **Sander Loones** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou willen zeggen dat ik teleurgesteld ben, maar intussen ben ik dat niet meer. Ik ben de ronde aan het doen van alle vice-eersteministers en u geeft allen hetzelfde antwoord, namelijk dat u misschien één iemand heeft op het kabinet die een beetje contactpersoon is, maar die verre van specifiek en *dedicated* constant dat dossier opvolgt. Ik vind dat jammer.

Het is ook in contradictie met uw eigen regeerakkoord. U kondigt een grote staatshervorming aan. Dan zou ik verwachten dat daar ook de nodige mankracht of vrouwkracht of x-kracht op wordt gezet. Tegelijk is het zo dat uw uitspraken ook op een tweede manier in contrast staan met het regeerakkoord, want uw regeerakkoord zegt dat er nu reeds asymmetrisch beleid zal worden gevoerd, door uw regering, tijdens deze legislatuur. U hebt een uitgelezen thema om ervoor te zorgen dat er beleid op maat wordt gevoerd in Vlaanderen, in Wallonië en in Brussel.

Ik heb op dat vlak een grotere openheid gezien bij de heer Dermine. Hij spreekt over Europese fondsen voor investeringen in de NMBS die 60/40 verdeeld zullen worden, 60 % voor Vlaanderen en 40 % voor Wallonië.

Mijnheer de minister, ik ga ervan uit en hoop dat u zich ook inschrijft in de logica van uw eigen regeerakkoord, dus ook werk zult maken van de uitvoering van uw eigen regeerakkoord, zorgt voor asymmetrisch beleid op maat van de deelstaten en zorgt dat eindelijk die grote staatshervorming wordt voorbereid.

Van een beetje meer ambitie zouden wij allemaal deugd hebben.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

17.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Het Boostplan van Infrabel is een zeer interessant en uitgebreid plan, met veel mooie beloftes. Ik wil het specifiek hebben over de financiële middelen voor Brussel. In *De Tijd* liet u onder andere blijken dat u die extra dure tweede tunnel in het Brussels Gewest niet zag zitten wegens te duur. Dat is een extra pluim op uw hoed. Een illustere topman van Infrabel deed hier in de vorige, tijdelijke regering de ronde en die sprak van 2 tot 3 miljard. Het kon echter ook meer zijn. U bent op dat vlak alvast vrij nuchter.

Volgens de eerste verdeelsleutel van het Boostplan zou het Brussels Gewest 6 miljoen uit deze pot krijgen. Die zou gebruikt worden voor vernieuwingsoperaties op het westelijke ringspoor L28, en voor het station van

Brussel-Zuid waar verschillende wissels vernieuwd zouden worden.

Hoe wordt die 6 miljoen verdeeld over de twee projecten?

Wanneer worden die werken, respectievelijk aan het westelijk ringspoor en aan de wissels van Brussel-Zuid, aangevat?

Zal de pendelaar hinder ondervinden van de werken? Indien ja, is er eventueel al samengezeten om de hinder op te vangen met de gewestelijke vervoersmaatschappijen, zoals de MIVB, De Lijn of eventueel TEC?

Heeft Infrabel al in een deadline voorzien voor het voltooien van die werken?

Zes miljoen lijkt natuurlijk een grote som geld, maar zal die volstaan om de werken aan de wissels aan Brussel-Zuid en het westelijk ringspoor L28 uit te voeren? Welk percentage van de onkosten zal kunnen worden gedekt met de 6 miljoen euro uit het bewuste Boostplan 2021?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: De 6 miljoen wordt als volgt verdeeld. Er wordt 3 miljoen ingezet voor lijn 28, met name voor vernieuwingswerken aan de sporen en kunstwerken ten voordele van het goederen- en reizigersverkeer. Een miljoen wordt ingezet voor Bundel G in Schaarbeek Vorming, ten voordele van het goederenverkeer, deze werken zijn zeer belangrijk, voor Vorst bijvoorbeeld. Er zal 2 miljoen worden ingezet voor Brussel-Zuid, voor het vernieuwen van wissels, ten voordele van het reizigersverkeer. Die werken vinden plaats in 2021 en 2022. Het bedrag komt overeen met de beschreven werken. Het bedrag dekt immers niet het volledig westelijk ringspoor, lijn 28 en lijn 26B. Dat is pas het eerste deel van het Boostplan, zoals u weet. Wij hebben aan Europa ook middelen gevraagd in het kader van het European Next Generation Plan.

17.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Een deel van uw antwoorden zal de volgende vraagsteller misschien al geruststellen, want het gaat over Schaarbeek-Vorming. Dat is positief.

2021-2022 is een aannemelijke termijn om deze werken voltooid te zien. Het is natuurlijk afwachten wat dit European Next Generation Plan zal brengen en of de werken op de juiste termijn en met het juiste budget zullen kunnen worden uitgevoerd.

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

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

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

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, in december 2020 hebben wij een resolutie ingediend voor het behoud van de spoorlijn op Schaarbeek-Vorming. Die resolutie werd door de meerderheidspartijen verworpen. Die stelden dat ze de onderhandelingen alle kansen wilden geven. De deadline komt heel dichtbij. Op 31 maart 2021 staat immers de afbraak van dat cruciaal aansluitspoor gepland.

Als minister van Mobiliteit wilt u het aandeel van het goederenvervoer per spoor verdubbelen. Schaarbeek-Vorming is een heel belangrijk project. U zei daarnet al dat er 1 miljoen naartoe zou gaan. Ik ben benieuwd naar uw antwoorden op de volgende vragen. Hoe ver staat het met de onderhandelingen tussen alle betrokken partners om de ontsluiting per spoor van de haven van Brussel te garanderen? Is er al vooruitgang geboekt?

Zijn er nog obstakels in het dossier? Indien ja, welke?

Hoever staat u met uw plan inzake het verdubbelen van het goederenvervoer per spoor?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik speel geen officiële rol in het dossier Schaarbeek-Vorming, maar probeer als bemiddelaar de verschillende partijen rond de tafel te krijgen en te houden en vooruitgang te boeken.

Op dit moment verlopen de gesprekken constructief, maar een zekere discretie is noodzakelijk om de beste kansen op een positieve afloop te garanderen. Ik hoop dan ook u in de nabije toekomst meer nieuws te kunnen brengen.

Daarnaast hecht ik heel veel belang aan de doelstelling om het modale aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Mijn ambitie zal worden vertaald in een concreet actieplan, zoals ik al eerder heb aangekondigd. Het werk aan dat actieplan schiet goed op. Voor het opstellen van dat actieplan zullen wij samenwerken met verschillende logistieke spelers, zoals de haven, verladers en transporteurs waarmee wij in contact staan.

Mogelijke pijlers van dat actieplan zijn de volgende: analyse van de inzet van subsidies, met name door analyse van de huidige subsidies; onderzoek naar prikkels om het gebruik van het spoor te stimuleren of om een verandering van de vervoerswijze aan te moedigen; operationele verbeteringen om het vertrouwen in het spoor als vervoersmodus te vergroten, zoals in Brussel; doordachte investeringen om het spoor betrouwbaarder te maken, zodat elke geïnvesteerde euro drie euro oplevert voor de samenleving; de onderhandeling van een prestatiecontract voor Infrabel, waarin de infrastructuurbeheerder zal worden gestimuleerd om het gebruik van het spoor te steunen, nieuwe klanten te vinden en rekening te houden met de industriële behoeften.

Daarnaast wijs ik in die context graag op de beslissing die de ministerraad vorige week vrijdag op mijn voorstel heeft genomen. In de periode van januari tot juni 2021 komt er steun voor het goederenvervoer per spoor, voor een totaalbedrag van 6,8 miljoen euro, ter compensatie van de door de coronacrisis geleden verliezen.

18.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik heb het niet goed begrepen. Zal de afbraak van het aansluitspoor tegengehouden worden? U zegt dat de onderhandelingen bezig zijn. Het is vrij dringend. Er mag geen verdere afbraak van de lijn gebeuren, zodat de spoorlijn verder ontplooid kan worden voor het goederenvervoer. Dat was toch een belangrijk punt? U bent aan het onderhandelen, maar komt het in orde?

18.04 Minister **Georges Gilkinet**: De onderhandelingen zijn lopend. Wij zijn goed bezig en wij doen ons best.

18.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): 31 maart is de deadline voor de afbraak. Ik hoop dat het in orde komt.

Ik hoorde verder dat u heel veel plannen hebt voor het goederenvervoer. Wij zullen in deze commissie het hele project voor het goederenvervoer verder moeten bespreken, zodat er vooruitgang geboekt wordt. Ik verwijs naar de opmerking van mijn collega Colebunders over de treinlijn die een positief effect kan hebben op het goederenvervoer. Als ik zie dat daar niet op ingegaan wordt, dan vind ik dat spijtig. Wij doen hier voorstellen om het goederenvervoer te verbeteren, maar daar wordt niet altijd op ingegaan.

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

19 **Samengevoegde vragen van**

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

19 **Questions jointes de**

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

19.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, in het regeerakkoord drukte u het voornemen uit om werk te maken van een centraal fietsregister in de strijd tegen fietsdiefstallen. Daarover heb ik drie korte

vragen.

Wat is de stand van de zaken van de uitvoering van dit voornemen? Hoe zal dat register eruitzien? Tegen wanneer mogen we dat verwachten?

Zijn fietsdiefstallen een groeiend probleem? Op welke cijfers baseert u zich?

Voor mijn derde vraag verwijs ik naar de preformateursnota. Toen was er sprake van het inzetten van lokfietsen, maar dat idee werd niet hernomen in het uiteindelijke regeerakkoord. Mag ik van u weten welke de reden daarvoor is? Is de regering het idee van lokfietsen dan niet langer genegen?

Ik bedank u alvast voor uw antwoorden.

19.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u recentelijk een schriftelijke vraag gesteld over het aantal fietsdiefstallen op parkings van de NMBS. Het antwoord verwonderde mij. Het *security operations center* heeft immers voor het hele jaar 2019 amper 135 oproepen voor fietsdiefstallen ontvangen. Recentere cijfers waren niet beschikbaar. Dat is een grove onderschatting van de realiteit, als men weet dat uit de lokale politieverlagen voor de stad Antwerpen blijkt dat er uit de Antwerpse stations alleen al 500 fietsdiefstallen per jaar gerapporteerd worden. Dat is een minieme fractie van de realiteit.

Uit eerdere communicatie heeft de NMBS ook al laten blijken dat zij vragende partij is voor een betere samenwerking bij informatie-uitwisseling met de politie inzake fietsdiefstallen. Uw voorganger, voormalig minister Bellot, heeft ook al gemeld dat de NMBS om de twee jaar aan de federale politie een analyse over de fietsdiefstallen vraagt.

Hoe verklaart u de grove onderschatting van het aantal fietsdiefstallen in stations door het *security operations center*? Ik verwijs ook naar totaalcijfers van 30.000 fietsdiefstallen per jaar op ons grondgebied. De stations zijn daarbij makkelijk geviseerde prooiën.

Hebben de NMBS en de federale politie ondertussen al een akkoord gesloten over structurele uitwisseling van informatie rond fietsdiefstallen? Wat is de recentste analyse van de federale politie die de NMBS mocht ontvangen? Kunt u die ter beschikking stellen van onze commissie?

Hebt u al afspraken gemaakt met uw collega minister van Binnenlandse Zaken om dat te finetunen? Welke bijkomende inspanningen wil de NMBS in de komende jaren doen ter verbetering van de beveiliging in haar fietsenstallingen?

19.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, mijn doel is samen met de gewestelijke ministers van Mobiliteit, alsook met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie, bij te dragen tot de ontwikkeling van een registratiesysteem op vrijwillige basis dat toelaat op een efficiënte manier fietsdiefstallen te bestrijden in heel België.

Om dat project uit te voeren, werd een stuurgroep opgericht, samengesteld uit leden van de betrokken strategische cellen, vertegenwoordigers van de verschillende overheidsinstanties, en het VIAS. Er zullen ook technische werkgroepen worden opgericht. Daar de modaliteiten van het systeem binnen die werkgroepen nog moeten worden bepaald, en er vóór het einde van het jaar een studie van het VIAS verwacht wordt, kan men geen nauwkeurig schema geven, maar wij werken er hard aan.

Volgens de cijfers van de federale politie bedroeg het aantal aangegeven fietsdiefstallen in 2019 meer dan 30.000. Sinds 2011 zien wij een daling van het aantal aangegeven fietsdiefstallen. In dat jaar waren er meer dan 38.000.

Over die periode daalde het aantal aangegeven diefstallen in Vlaanderen en Wallonië, maar steeg het sterk in Brussel. Men moet echter opmerken dat vele slachtoffers een fietsdiefstal niet aangeven omdat de kans de fiets terug te krijgen soms erg klein is.

Men schat dat het werkelijke aantal fietsdiefstallen ongeveer 100.000 per jaar bedraagt.

De kwestie van de lokfietsen valt vooral onder de bevoegdheden van de collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. In het kader van de strijd tegen fietsdiefstallen is het gebruik van lokfietsen zeker een

mogelijkheid die het verdient onderzocht te worden.

Op dit moment beschikken de lokfietsen echter niet over een duidelijk juridisch kader. Daarom is het wenselijk voorzichtig te blijven, wat het gebruik van deze techniek betreft.

Mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee dat het Security Operation Center inderdaad relatief weinig oproepen ontvangt over fietsdiefstallen. Het publieke noodnummer van het SOC wordt in de meeste gevallen enkel gebeld op het ogenblik dat de betrokkene nood heeft aan interventie of hulp.

Inzake fietsdiefstal is veelal geen dringende interventie nodig en zal het slachtoffer rechtstreeks aangifte doen van de diefstal bij de lokale politie.

Het fenomeen fietsdiefstal wordt ook gekenmerkt door een lage aangiftebereidheid, en dus ook door een groot *dark number*. Het gaat dus niet om een onderschatting van de cijfers door het SOC.

De NMBS en de federale politie hebben bovendien geen akkoord gesloten over een structurele uitwisseling van informatie over fietsdiefstallen. De federale spoorwegpolitie heeft besloten de rondzendbrief-Duquesne over de verdeling van de politietaken op het spoorwegdomein niet langer toe te passen.

Ze is met name van oordeel dat de veiligheid in de stations, en dus ook de aanpak van fenomenen als fietsdiefstal, voortaan onder de verantwoordelijkheid van de lokale politie valt. De NMBS en mijn kabinet wachten op dit moment op een uitnodiging voor een overleg dat wettelijk moet plaatsvinden, alvorens mijn collega van Binnenlandse Zaken een nieuwe rondzendbrief kan uitvaardigen.

In september 2019 heeft de *corporate security service* van de NMBS cijfers opgevraagd van de lokale politiezones voor concrete lokale gegevens. Daarnaast wordt ook een beroep gedaan op de algemene criminaliteitsstatistieken van de federale politie. Die gegevens worden meegenomen in de organisatie van de fietsdiefstalpreventieweken. In 2020 vonden die weken niet plaats ten gevolge van de COVID-19-maatregelen. De NMBS werkt momenteel hard aan het optimaliseren van haar dataverzameling en *business intelligence* inzake veiligheid. Een van de initiatieven is het in kaart brengen van ontbrekende data en bronnen. Op basis van die analyse kunnen eventueel bijkomende acties worden ondernomen.

De NMBS is een van de grootste beheerders van fietsstallingen in het land. Veiligheid is voor haar zeer belangrijk, daarom plaatst zij vaak camera's, samen met lokale besturen, wanneer uit de cijfers blijkt dat er een probleem is qua diefstal en/of vandalisme. Die inspanning blijft zij doorzetten. Wanneer er anderzijds een voldoende groot draagvlak is en er voldoende fietsers zijn, investeert de NMBS in bewaakte fietsstallingen. Ook die inspanningen lopen verder.

Er is geen rechtstreekse link tussen al dan niet bewaakte stations en fietsdiefstallen. De materie is veel complexer. Het gaat over sociale controle, over aantallen, over de omgeving. Daarom zet de NMBS ook volop in op een goede en nauwe samenwerking op maat met de lokale besturen.

19.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben het grotendeels met u eens. Die 30.000 is inderdaad een onderschatting. Het klopt dat heel veel mensen die diefstal niet aangeven omdat zij van mening zijn dat er toch weinig gevolg aan gegeven wordt. Ze zijn dus een plaag. Het beleid ter zake is absoluut zinvol als we de fiets aantrekkelijk willen maken als vervoersmiddel. Zeker de dag van vandaag zijn er veel dure modellen in omloop, zoals elektrische fietsen.

In die preformateursnota was er sprake van die lokfietsen. Dat voorstel heeft het regeerakkoord niet gehaald. De reden daarvoor is terecht dat het juridisch enige voorzichtigheid vraagt en dat het met de nodige omzichtigheid moet worden aangepakt. Het is natuurlijk breder dan louter het vaststellen van die diefstallen. Daarnaast is er een opsporingshandeling. Indien die juridisch gekwalificeerd is als uitlokking, is er natuurlijk de vraag of dat juridisch allemaal wel in orde is. Dat zijn een aantal gevoeligheden waar u ook mee bezig bent. Ik volg het graag op, samen met u en de collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie.

19.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, er is nog heel wat onderzoek nodig en er moeten ook nog stappen gezet worden in functie van die omzendbrief. Er moet nog overleg opgestart worden met de collega van Binnenlandse Zaken. Het is belangrijk om daar werk van te maken. We hebben allemaal de mond vol over het aanmoedigen van automobilisten om te kiezen voor de fiets en de trein. Daar moeten we dan ook gevolgen aan koppelen. De Vlaamse overheid doet dat. De NMBS doet dat voor een groot stuk. We

hebben daarnet de inspanningen van de NMBS voor fietsinvesteringen gehoord. In het Vlaams Gewest worden elk jaar recordbedragen geïnvesteerd. Er worden honderden miljoenen geïnvesteerd in de aanleg van fietspaden. Die kunnen natuurlijk pas ten volle renderen voor het pendelverkeer wanneer die ook effectief uitnodigen tot veilig fietsverkeer.

De beveiliging van de fietsenparkings in de stations is daar een onmiskenbaar deel van. Vandaag haalt niemand het in zijn hoofd om zijn spiksplinternieuwe elektrische fiets in een station te parkeren, want dat is vragen om diefstal. Het zijn kostelijke toestellen. Het financiële verlies kan groot zijn. De noodzaak aan bijkomende beveiliging is dus heel groot. Als we het echt menen met die omschakeling in de mobiliteit, moeten we ook echt werk maken van een correcte beveiliging van fietsparkings. Het overgrote deel van de parkings aan stations is vandaag nog altijd niet beveiligd. Meer dan 460 stations moeten het zonder enige vorm van beveiliging van de fietsenparkings stellen.

U hebt dus nog heel veel werk voor de boeg. Het is dan ook belangrijk dat de NMBS daar voldoende budget voor vrijmaakt. Anderzijds moet er ook worden gekeken naar de opvolging en de bestraffing door de politie. Wanneer ik hoor dat daarover nog belangrijke afspraken moeten worden gemaakt met de minister van Binnenlandse Zaken, dan kan ik u alleen aanmoedigen om hier actief werk van te maken.

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

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

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

20.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** *Mijnheer de minister, tot 2019 was er stelselmatig een stijging te zien in het aantal seinvoorbijrijdingen van zowel reizigerstreinen als goederentreinen op hoofdsporen. Ook op de bijsporen blijft het aantal seinvoorbijrijdingen erg hoog.*

Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:

1) *Hoe evolueren de cijfers inzake seinvoorbijrijdingen voor het jaar 2020? Is er opnieuw een stijging merkbaar? Graag een gedetailleerd overzicht met opsplitsing van:*

Type trein (goederentrein, reizigerstrein, technische trein);

Of het hoofdspoor of bijspoor betreft;

Of deze ten laste waren van Infrabel dan wel de vervoersmaatschappij, of louter te wijten aan externe of niet toewijsbare oorzaken;

Welke gevolgen deze seinvoorbijrijdingen met zich meebrachten?

2) *Hoeveel keer werd het zogenaamde 'gevaarlijk punt' bereikt? Graag een gedetailleerd overzicht voor 2020 en de evolutie ten opzichte van de afgelopen 5 jaren.*

3) *Heeft de coronapandemie een invloed gehad op de cijfers inzake seinvoorbijrijdingen en het bereiken van het 'gevaarlijk punt'? Wordt hiermee rekening gehouden?*

4) *Wat zijn de voornaamste oorzaken voor deze seinvoorbijrijdingen? Hoeveel zijn er te wijten aan menselijke fouten? Is hierin een wijziging merkbaar doorheen de jaren?*

5) *Welke gerichte acties worden er ondernomen om deze fouten te voorkomen?*

Welke acties zijn permanent?

Welke acties werden enkel tijdelijk toegepast? Waarom werden deze afgevoerd?

Welke nieuwe acties staan er gepland?

6) *Hoe staat het met de verdere uitrol van het 'ECTS-systeem' en het 'TBL1+ systeem'? Welke voortgang is hierin reeds geboekt?*

Alvast dank voor uw antwoorden!

20.02 Minister **Georges Gilkinet:** *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, gezien het documentaire karakter van uw vragen 1, 2, 3 en 4, zal ik de gevraagde cijfers ter inzage aan het commissiesecretariaat bezorgen.*

Inzake uw vragen 5 en 6 deelt Infrabel mij het volgende mee. Ter preventie van de seinvoorbijrijdingen beschikt Infrabel over een actieplan. Dat plan wordt om de vier jaar herzien. Aangezien het actieplan 2016-2020 eind vorig jaar ten einde liep, werd een benchmarking opgezet. Daarbij ging er bijzondere aandacht uit naar de acties die Europese collega-infrastructuurbeheerders opzetten om seinvoorbijrijdingen tegen te gaan. De bedoeling bestond erin een aantal van de goede praktijken in het vernieuwde actieplan 2021-2025

te hernemen. Bepaalde permanente acties, die reeds jaren lopen en een continu karakter hebben, worden ook in het vernieuwd actieplan opgenomen.

Elke actie die in het actieplan wordt vermeld, heeft een deadline of een continu karakter. Die acties worden ook periodiek opgevolgd door het executief comité van Infrabel. Sommige acties werden on hold gezet vanwege COVID-19, zoals bepaalde uitwisselingsdagen die Infrabel organiseert tussen het seinhuispersoneel en de treinbestuurders.

In het kader van het vernieuwde actieplan zullen in de komende vier jaar enkele nieuwe acties worden opgezet, zoals nieuwe didactische animatiefilms over de meest voorkomende oorzaken van seinvoorbijrijdingen. Ook dient elke spoorwegonderneming haar personeel te sensibiliseren en nieuwe acties op touw te zetten in het kader van het eigen actieplan, om op die manier seinvoorbijrijdingen tegen te gaan.

Tweejaarlijks, in juni en in december, organiseert Infrabel het zogenaamd SPAD-Desk, waarbij het actieplan SPAD en de cijfers over de seinvoorbijrijdingen worden voorgesteld. Daarbij krijgen de spoorwegondernemingen de kans om vragen te stellen en informatie uit te wisselen.

Analyses tonen de noodzaak aan om verder te blijven investeren in veiligheidssystemen en meer bepaald in de verdere uitrol van het masterplan ETCS. Dat systeem verkleint namelijk het risico van ongevallen door overdreven snelheid of door een seinvoorbijrijding.

Sinds eind 2020 beschikt zo'n 30 % van de hoofdsporen over ETCS. Dat maakt van Infrabel een van de koplopers in Europa op dit gebied. De komende jaren zet Infrabel zijn inspanningen verder. Het doel is om tegen eind 2021 39 % van het spoorwegnet met ETCS uit te rusten en tegen eind 2025 het volledige Belgische spoorwegnet. TBL1+ werd al sinds eind 2015 volledig gerealiseerd.

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

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

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

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

21.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, het is uw ambitie om tegen 2030 het aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen.*

Vandaar mijn volgende vragen:

1) Hoe wil u de verdubbeling van het vrachtvervoer per spoor realiseren?

2) Welke rol ziet u weggelegd voor Infrabel in het verhogen van het aandeel van het goederentransport per spoor?

Hoe kan Infrabel (nog) meer 'flow-manager' zijn dan enkel beheerder van het spoornet?

Zal er een aanpassing komen aan het systeem voor het aanvragen van rijpaden, waarbij de aanvraag vandaag de dag ongeveer een jaar op voorhand moet gebeuren? Zo ja, welke aanpassing?

Bent u voorstander van meer Europese coördinatie inzake het toekennen van rijpaden?

Op welke manier kan Infrabel er mee voor zorgen dat de commerciële snelheid van de goederentreinen in ons land de hoogte wordt ingejaagd? Welke investeringen zijn hiervoor nodig?

Hoe zal Infrabel de flexibiliteit van het goederentransport per spoor verhogen?

3) Op welke manier kan de capaciteit van de goederentreinen vergroot worden?

Zal er extra ingezet worden op (realtime) data-uitwisseling tussen Infrabel en de spoorvrachtoperatoren? Zo ja, welke aanpassingen zijn hiervoor nodig?

Zal u afspraken maken met onze buurlanden om hier ook makkelijker in samenwerking te voorzien?

4) Zal u overleg plegen met uw collega's uit de buurlanden over de strubbelingen die het goederenvervoer per spoor ondervindt bij het kruisen van de grensovergangen (zoals bv. het noodzakelijk wisselen van locomotief, taalvereisten van treinbestuurders, etc.)? Wanneer staat dit gepland?

5) In Oostenrijk, het toonaangevende land inzake goederenvervoer per spoor, krijgt de sector jaarlijks 100 miljoen EUR subsidies vanuit de overheid. In ons land ligt dit bedrag met 14 miljoen EUR heel wat lager. Eind dit jaar loopt de subsidie af voor het gecombineerd en gespreid vervoer.

Welke aanpassing voorziet u hierin bij de opmaak van het nieuwe steunmechanisme of plant u het huidige te

verlengen?

Bent u voorstander om dit structureel te verankeren in een meerjarige subsidie? Zo neen, wat is volgens u het voordeel om te werken met een jaarlijkse subsidie?

Om onder andere de gevolgen van de coronacrisis van '20 op te vangen verkreeg de goederenvervoerder Lineas een kapitaalinjectie van 60 miljoen euro. Zal u ook extra steun voorzien voor '21?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, bedankt voor uw uitgebreide vraag. Ik hecht zeer veel belang aan de doelstelling om het modale aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Mijn ambitie zal worden vertaald in een concreet actieplan, zoals ik eerder heb aangekondigd. Het is voorbarig om de inhoud van dat actieplan vandaag al aan te kondigen, maar we zullen de gelegenheid hebben om daarop terug te komen.

Wat uw vraag over de rol van Infrabel betreft, vormt het creëren van meerwaarde voor eindklanten de kern van de strategie voor Infrabel, zoals gedefinieerd in haar strategisch groeiplan. Een aanpassing van het systeem van aanvragen zal er komen in de vorm van het TTR-project, Time Table Redesigned, dat tegen 2025 bij de infrabeheerders van verschillende Europese landen zal worden geïmplementeerd. Infrabel is actief in het TTR-pilootproject Amsterdam-Antwerpen-Parijs en heeft ook een TTR-implementatiemanager aangesteld. De commerciële snelheid van goederentreinen kan worden verhoogd door het scheiden van de infrastructuur voor trage treinen en snelle treinen. Zodoende worden snelle goederentreinen niet gehinderd door tragere reizigers- of goederentreinen. Een uitbreiding van twee naar vier sporen op de belangrijkste goederenassen, lijkt daarvoor noodzakelijk.

Ook de vernieuwing en het onderhoud van de bestaande infrastructuur kunnen de commerciële snelheid voor goederentreinen verhogen. Zo kunnen snelheidsbeperkingen ten gevolge van uitgesteld onderhoud immers vermeden worden. De aanleg van nieuwe en het onderhouden van bestaande installaties waar goederentreinen even kunnen uitwijken kan de commerciële snelheid op het volledige traject verhogen.

Wat uw vraag over realltime data-uitwisseling betreft, kan ik u meedelen dat die vandaag al gebeurt met de IT-toepassing Tracker. Wat de internationale data-uitwisseling betreft, vereist het Europese regelgevingskader standaardisering van de gegevensuitwisseling tussen de actoren in de spoorwegsector. Infrabel zet zich in grote mate in voor de toepassing van die normen. Ook spoorwegmaatschappijen zijn daarbij betrokken. Infrabel is op dat vlak een van de meest vooruitstrevende infrastructuurbeheerders.

Wat het overleg met de buurlanden betreft, om de moeilijkheden bij grensoverschrijdende spoorwegbetrekkingen te verminderen, veronderstelt de totstandbrenging van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte dat er een oplossing wordt gevonden voor de specifieke problemen in verband met de grensoverschrijdende betrekkingen.

De technische specificaties inzake interoperabiliteit die door de Europese Commissie zijn gepubliceerd, zijn juist met dat doel opgesteld. Naast dat technische kader zijn er werkgroepen opgericht waarin de lidstaten, de spoorwegsector en de Europese Commissie samenkomen om de problemen die zich op het terrein voordoen, te inventariseren en aan te pakken. Die kwesties worden ook besproken binnen de corridors voor goederenvervoer per spoor.

Ten slotte kunnen problemen die specifiek zijn voor de plaatselijke situatie worden besproken tijdens bilaterale technische bijeenkomsten tussen België en zijn buurlanden. Dat is een zeer gebruikelijke praktijk.

Wat uw vraag over de toekomst van de subsidie voor het goederenvervoer betreft, heb ik het tijdsschema niet uit het oog verloren. Mijn administratie werkt momenteel aan scenario's met betrekking tot de toekomst van de overheidssteun aan het goederenvervoer per spoor in België.

Wat, ten slotte, uw vraag over de bijdrage van de overheid aan het kapitaal van Lineas betreft, moet ik u eraan herinneren dat Lineas een privébedrijf is.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opmaak van de**

toekomstige openbaredienstcontracten NMBS & Infrabel" (55014607C)

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

22.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, in de Kamercommissie Mobiliteit van 10 februari 2021 verklaarde u dat u "het verouderde beheerscontract vóór 2022 wil omvormen tot een echt openbare dienstcontract".*

Ook de Vlaamse werkgeversorganisatie VOKA vraagt in een paper dat er dringend werk gemaakt wordt van de vernieuwing van de beheerscontracten.

Dit brengt me dan ook tot het stellen van volgende vragen:

Wat is de stand van zaken van de opmaak van dit nieuwe openbare dienstcontract, aangezien 2022 nog maar ongeveer 10 maanden van ons verwijderd ligt? Wanneer voorziet u de inwerkingtreding?

Welke actoren zijn tot op heden al betrokken bij de opmaak van dit nieuwe openbare dienstcontract tussen de NMBS/Infrabel en de Belgische staat?

Op welke manier zal er in het aankomende openbare dienstcontract geanticipeerd worden op de voorbereiding van de liberalisering van het personenvervoer per spoor binnen minder dan 10 jaar?

Verkiest u een update van de vorige beheerscontracten, zoals uw voorganger Minister Bellot, of maakt u tabula rasa met de opmaak van volledig nieuwe beheerscontracten?

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, in verband met uw eerste vraag, ik vrees dat hier sprake is van een lapsus van mij, wat het gebruikte voorzetsel betreft. Ik bedoelde in de commissievergadering van 10 februari niet voor 2022 maar in 2022. Uiteraard doe ik er alles aan om het best mogelijke contract af te sluiten, zowel voor de spoorgebruikers, de spoorbedrijven als voor de Belgische Staat.*

Vanzelfsprekend vergt dit heel wat tijd, aangezien die contracten ambitieuze doelstellingen voor de NMBS en Infrabel voor het volgende decennium moeten vastleggen. Ik geef de voorkeur aan een sterk contract in plaats van een in zeven haasten opgesteld contract dat niet het verwachte toekomstperspectief zou bieden.

Tot nu toe heeft er reeds een eerste fase van de besprekingen plaatsgevonden, tussen enerzijds mijn administratie en beleidscel en anderzijds de strategische organen en het management van de twee bedrijven. De komende maanden zullen bovendien de andere stakeholders, zoals vakbonden en reizigersorganisaties, geraadpleegd worden.

De voorgestelde aanpak voor die contracten is een onderhandse gunning voor tien jaar. Net door de spoorbedrijven ambitieuze, strenge en sanctioneerbare kwaliteitseisen op te leggen, zullen zij over tien jaar klaar zijn voor de uitdagingen die op hen afkomen.

Zoals bepaald in het regeerakkoord, zal in het zuiden en in het noorden van het land telkens in een vervoerregio een pilootproject worden opgezet, waar via tendering één operator kan worden aangeduid.

Zodra de modaliteiten van die projecten zijn gedefinieerd, zal de scope van het grondgebied waarop de directe toewijzing van toepassing is, worden aangepast. Die modaliteiten moeten echter nog worden uitgewerkt, wat eveneens tijd vraagt.

De nieuwe contracten zullen vanzelfsprekend geen gehele tabula rasa zijn. De voorbije jaren kunnen ons veel leren. Vanzelfsprekend is de wereld sterk veranderd sinds het vorige beheerscontract in 2008.

Het is de verantwoordelijkheid van de Staat om Infrabel en de NMBS duidelijke richtlijnen te geven over de dienstverlening die van de autonome overheidsbedrijven wordt verwacht. Die richtlijnen zullen de uitdrukking zijn van de ambitie die deze regering wil waarmaken en die ik in mijn beleidsverklaring heb uiteengezet.

22.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, u gaf een interessante toelichting. Wat u zei over de voorbereiding van de liberalisering in het contract van openbare dienst baart mij wel zorgen. U zegt dat*

het voor tien jaar zal worden verlengd en dat ze op het einde van die periode voorbereid zullen zijn. Ik vrees dat dit bijzonder optimistisch is en dat het niet zo simpel zal zijn. Wij staan voor de grootste spoorhervorming sinds de oprichting van de NMBS in 1926. Dat heeft dus wel wat voeten in de aarde. Wij zullen die tien jaar zeer goed kunnen gebruiken om alle mogelijkheden en voorbereidingen uit te putten.

Ik hoop dat daarvan effectief sprake zal zijn in dat contract van openbare dienst, zoniet stevenen wij in 2033 af op de crash. Ik hoop dat u, als bevoegd minister, uw verantwoordelijkheid zult nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mevrouw Jiroflée zit al een heel lange tijd te wachten. Gaat u ermee akkoord dat zij als laatste haar vraag kan stellen?

22.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, jazeker.

De **voorzitter**: Het is de laatste vraag.

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

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

23.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, Envisa is het Franse studiebureau dat in opdracht van de minister van Mobiliteit in 2019 twee rapporten afleverde die de problematiek van de vliegroutes in kaart brachten. Bij het Brusselse milieustakingsvonnis van 9 december 2020 heeft de Belgische Staat het bevel gekregen om Envisa te verzoeken haar rapporten van 2019 aan te vullen met concrete voorstellen van alternatieve scenario's en de evaluatie van de impact daarvan op de geluidshinder en de capaciteit. De rechter geeft in het vonnis de mogelijkheid om vóór 15 februari 2021 suggesties toe te sturen, waarna Envisa in alle onafhankelijkheid kan oordelen welke voorstellen al dan niet worden meegenomen.

De gemeenten Haacht, Rotselaar, Aarschot en Holsbeek, samen met vzw Leuven Rechtdoor, vragen bij schrijven van 15 februari 2021 aan Envisa om ook rekening te houden met een aantal elementen die zij aandragen. Zij zijn geen partij in die laatste procedure, maar zij zijn uiteraard wel betrokken. Zij hebben een beroepsprocedure lopen tegen het milieustakingsvonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg van 6 april 2016.

Het is duidelijk dat het uit te werken scenario best ook rekening houdt met de situatie in de Leuvense regio, die los van alle andere routes, op heel korte termijn kan worden verbeterd door het schrappen van de vliegroute Leuven Rechtdoor. Die in 2014 ingevoerde route is immers een probleem op het vlak van de veiligheid, zorgt voor bijkomende geluidshinder voor meer inwoners, maakt het complexer voor de verkeersleiding en veroorzaakt milieubelasting door bijkomende uitstoot.

De vier gemeenten en de vzw Leuven Rechtdoor leggen dan ook een aantal principes aan Envisa voor. Die principes gaan over meer spreiding in ruimte en tijd en over meer voorrang voor objectieve, technische evaluaties.

Mijnheer de minister, erkent u de problematiek van de route Leuven Rechtdoor? Wat is de stand van zaken in dat dossier? Op welke termijn zal Envisa haar werkzaamheden afronden? Op welke manier zullen u en deze regering omgaan met de resultaten van de bijkomende voorstellen van Envisa?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Jiroflée, als u de geschiedenis van Leuven Rechtdoor bekijkt, zult u zien dat er twee groepen van omwonenden in twee verschillende rechtszaken betrokken zijn.

In de zaak-Leuven Rechtdoor hebben de eisers in eerste aanleg, waaronder een aantal particulieren, verenigingen en gemeenten, om de stopzetting van de zevende fase van het plan-Wathelet verzocht. Dit is de zogenaamde vliegroute Leuven Rechtdoor.

De rechtbank van eerste aanleg heeft het beroep van de oorspronkelijke eisers in zijn geheel verworpen, ten gunste van de Belgische Staat. Bijgevolg hebben de gemeenten Rotselaar, Haacht, Holsbeek en Aarschot

tegen de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van 4 juli 2016 via een kort geding beroep ingesteld bij het hof van beroep. De gedaagden zijn, enerzijds, de Belgische Staat en, anderzijds, de gemeenten Bertem, Oud-Heverlee, Herent en particulieren. De volgende hoorzitting in de zaak is gepland voor december 2024.

In de zaak-Grimbergen werd de Belgische Staat op 30 mei 2018 door de rechtbank van eerste aanleg bevolen alle uitvoeringshandelingen van fase 1 tot en met 5 alsook fase 7 van de instructie van 15 maart 2012 en 21 juni 2012 stop te zetten. De verweerders in die zaak zijn de gemeenten van de noordelijke Rand, zijnde Grimbergen, Machelen, Meise, Wemmel en Vilvoorde.

Wij kunnen vaststellen dat de twee voornoemde uitspraken tegenstrijdig zijn.

Het eerste dossier betreffende de geluidshinder vertoont grote gelijkenissen met het dossier Leuven Rechtdoor, omdat het een complexe knoop betreft, waarbij vaak groepen van gemeenten alsook omwonenden en verenigingen tegenover elkaar staan.

Inzake Envisa, waarvan het studiegebied is opgelegd en afgebakend door het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg van 9 december 2020 in de zaak van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen de Belgische Staat, moet de effectenstudie naar twee delen uiterlijk op 1 juni 2022 in handen zijn van alle partijen bij het geschil.

Zoals ik al eerder heb aangekondigd, zijn wij bezig met het opzetten van een overlegplatform waarin de partijen hun standpunten kenbaar kunnen maken. Dat gebeurt parallel met de studie die door Envisa wordt uitgevoerd. Zodra de studie beschikbaar is, zal zij uiteraard aan het platform worden voorgelegd en zullen de werkzaamheden in overleg met het platform worden aangevat.

De **voorzitter**: Mevrouw Jiroflée, u krijgt vandaag het laatste woord.

23.03 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar u vertelt mij een hoop zaken die ik sowieso al weet.

Uw verhaal begint op het verhaal van minister Bellot te lijken, die zich ook altijd verstopte achter alle juridische procedures die lopende zijn.

23.04 Minister Georges Gilkinet: Zij zijn inderdaad nog lopende.

23.05 Karin Jiroflée (sp.a): Ik wil u evenwel niet vergelijken. Het klopt dat die procedures hun waarde hebben. Uiteindelijk zal de huidige regering er echter toch voor moeten zorgen dat er eindelijk vrede komt over de vliegroutes en zal er daarna ook een vliegwet moeten komen.

Het kan toch niet zijn dat deze regering nu ook nog eens deze zaak vijf jaar voor zich uit gaat schuiven en mensen in de miserie blijven zitten. Op een bepaald moment moet een regering een ei leggen. In dezen is dat volgens mij in de eerste plaats de federale regering. Ik hoop in ieder geval dat u de besognes van mensen die nu veel meer belast worden, terwijl er andere niet meer belast worden, ernstig neemt.

Het enige wat er gevraagd wordt, is dat er een eerlijke spreiding is. Die is er op dit moment in de regio Leuven niet meer. De ene regio krijgt alle opstijgend en landend verkeer, en de andere regio krijgt niets meer. Dat is niet eerlijk. Een eerlijke spreiding is het enige wat hier gevraagd wordt. Ik hoop dat u dat eens echt goed van naderbij bekijkt. Dank u wel in ieder geval. Ook bedankt voor de extra vijf minuten.

23.06 Minister Georges Gilkinet: Ik had veel zin om vandaag een beetje over luchtvaart te spreken, dus bedankt daarvoor.

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

*La réunion publique de commission est levée à 18 h 45.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.45 uur.*