

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales

BEKNOPT VERSLAG

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mardi

28-03-2023

Après-midi

Dinsdag

28-03-2023

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement Réformateur
CD&V	Christen-Démocratique en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
Vooruit	Vooruit
Les Engagés	Les Engagés
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Débat d'actualité sur le nouveau plan de transport de la SNCB et questions jointes de	1	Actualiteitsdebat over het nieuwe vervoersplan van de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB (question de suivi)" (55034980C)	1	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS (vervolgvraag)" (55034980C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de transports du nouveau contrat de service public" (55035119C)	1	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoersaanbod in het nieuwe openbare dienstcontract" (55035119C)	1
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les possibles fermetures de gares" (55035486C)	1	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke sluiting van stations" (55035486C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55035495C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55035495C)	1
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de fermeture de certains points d'arrêt et de suppression de certaines lignes P" (55035558C)	1	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorgenomen afschaffing van stopplaatsen en van P-treinverbindingen" (55035558C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intention de supprimer des arrêts de moindre importance" (55035566C)	1	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De intentie tot het sluiten van kleine haltes" (55035566C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains P et de points d'arrêts dans le prochain plan de transport" (55035567C)	1	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van P-treinen en stopplaatsen in het volgende vervoersplan" (55035567C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains P, gares et arrêts menacés à la SNCB" (55035572C)	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bedreigde P-treinen, stations en haltes bij de NMBS" (55035572C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de différents arrêts et la suppression de trains P" (55035576C)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van verschillende haltes en schrappen van P-treinen" (55035576C)	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de gares" (55035579C)	1	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stations" (55035579C)	1
Orateurs: Jef Van den Bergh, Josy Arens, Joris Vandenbroucke, Nicolas Parent, Chanelle Bonaventure, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Benoît Piedboeuf, président du groupe MR		Sprekers: Jef Van den Bergh, Josy Arens, Joris Vandenbroucke, Nicolas Parent, Chanelle Bonaventure, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Benoît Piedboeuf, voorzitter van de MR-fractie	
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rétablissement de l'offre de trains et de la ponctualité en gare de Mortsel-Oude God" (55034368C)	9	- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het herstel van het treinaanbod en de treinstiptheid in station Mortsel-Oude God" (55034368C)	9
- Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre la	9	- Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen de	9

péphérie anversoise et Bruxelles" (55034381C)		Antwerpse rand en Brussel" (55034381C)	
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de train persistants dans la province d'Anvers" (55034755C)	9	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende treinproblemen in de provincie Antwerpen" (55034755C)	9
- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supprimés sur la ligne 12 (Essen-Anvers)" (55035356C) <i>Orateurs: Gitta Vanpeborgh, Peter De Roover, président du groupe N-VA, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Jef Van den Bergh</i>	9	- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen op lijn 12 (Essen-Antwerpen)" (55035356C) <i>Sprekers: Gitta Vanpeborgh, Peter De Roover, voorzitter van de N-VA-fractie, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Jef Van den Bergh</i>	9
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des parkings de la SNCB pour la Police des chemins de fer" (55034552C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de NMBS-parkings voor de Spoorwegpolitie" (55034552C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des panneaux de gare" (55034710C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervangen van de borden met plaatsnamen in stations" (55034710C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des tickets de train avant l'embarquement" (55034711C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het controleren van de NMBS-tickets voor het opstappen op de trein" (55034711C)	13
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des billets de train avant l'embarquement" (55034834C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	13	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketcontroles voor het opstappen op de trein" (55034834C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	13
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des gares et des trains pour les PMR" (55034745C)	14	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor PBM's" (55034745C)	14
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les effets rapides dans le cadre de l'accessibilité du trafic ferroviaire" (55034993C)	14	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Quick wins in het kader van de toegankelijkheid van het treinverkeer" (55034993C)	14
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'ambition de rendre les gares plus accessibles" (55035454C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	14	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijstelling van de ambitie om stations toegankelijker te maken" (55035454C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	14
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les chiffres de Vias concernant la sécurité routière" (55034975C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	15	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cijfers van Vias over de verkeersveiligheid" (55034975C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	15

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les livraisons de nouveau matériel roulant à la SNCB" (55034976C)	16	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leveringen van nieuw rollend materiaal bij de NMBS" (55034976C)	16
<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le feu vert de l'Union européenne concernant les mesures d'aide énergétique en Allemagne" (55035015C)	16	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het groene licht van de Europese Unie over het energiesteunpakket in Duitsland" (55035015C)	16
<i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le périmètre de sécurité autour de l'aéroport en ce qui concerne l'installation d'éoliennes" (55035016C)	17	Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsperimeter rond de luchthaven voor het plaatsen van windmolens" (55035016C)	17
<i>Orateurs: Karin Jiroflée, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Karin Jiroflée, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève à la SNCB" (55035048C)	18	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij de NMBS" (55035048C)	18
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'information aux voyageurs" (55035113C)	19	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatieverstrekking aan de reizigers" (55035113C)	19
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nœuds de correspondance" (55035126C)	19	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbindingsknooppunten" (55035126C)	19
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures pour lutter contre les conséquences des retards de trains" (55035132C)	19	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen ter beperking van de gevolgen van treinvertragingen" (55035132C)	19
<i>Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohabitation train-vélo sur la ligne 163" (55035157C)	21	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het samengaan van trein en fiets op lijn 163" (55035157C)	21
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne 163" (55035224C)	21	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 163" (55035224C)	21
<i>Orateurs: Olivier Vajda, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Olivier Vajda, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement en liquide du titre de transport auprès de l'accompagnateur de train" (55035158C)	23	- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetaling bij de aankoop van het vervoerbewijs bij de treinbegeleider" (55035158C)	23
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces à bord des trains" (55035600C)	23	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetalingen aan boord" (55035600C)	23

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des paiements en espèces à bord des trains" (55035624C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van cashbetalingen aan boord van de trein" (55035624C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière" (55035162C)	24	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding" (55035162C)	24
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train des trois pays et ses conséquences pour la ligne 44" (55035467C)	24	- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drielandentrein en de gevolgen ervan voor lijn 44" (55035467C)	24
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière et la ligne 44" (55035469C)	24	- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding en lijn 44" (55035469C)	24
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle liaison entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle" (55035511C) <i>Orateurs: Julie Chanson, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe treinverbinding tussen Luik, Maastricht en Aken" (55035511C) <i>Sprekers: Julie Chanson, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port d'armes dans les chemins de fer" (55035250C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wapendracht binnen het spoorgebeuren" (55035250C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité à la gare de Denderleeuw durant et après les travaux" (55035264C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in het station Denderleeuw tijdens en na de bouwwerken" (55035264C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Questions jointes de	28	Samengevoegde vragen van	28
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'occupation des parkings gérés par la SNCB" (55035299C)	28	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezetting van de parkings in beheer van de NMBS" (55035299C)	28
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux d'occupation des parkings de la SNCB" (55035375C)	28	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de NMBS-parkings" (55035375C)	28
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des parkings dans les gares" (55035514C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	28	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeertarieven van de stationsparkings" (55035514C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	28
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles en vigueur pour la construction à proximité de voies ferroviaires" (55035432C)	29	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vigerende regels inzake bouwen in de directe omgeving van het spoor"	29

(55035432C)

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles en vigueur pour la construction à proximité de voies ferroviaires" (55035571C)

Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

29

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De huidige wetgeving betreffende het bouwen nabij spoorlijnen" (55035571C)

Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MARDI 28 MARS 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 28 MAART 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

- 01** Débat d'actualité sur le nouveau plan de transport de la SNCB et questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB (question de suivi)" (55034980C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de transports du nouveau contrat de service public" (55035119C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les possibles fermetures de gares" (55035486C)
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55035495C)
 - Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de fermeture de certains points d'arrêt et de suppression de certaines lignes P" (55035558C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intention de supprimer des arrêts de moindre importance" (55035566C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains P et de points d'arrêts dans le prochain plan de transport" (55035567C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains P, gares et arrêts menacés à la SNCB" (55035572C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de différents arrêts et la suppression de trains P" (55035576C)
 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de gares" (55035579C)

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

- 01** Actualiteitsdebat over het nieuwe vervoersplan van de NMBS en toegevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS (vervolgvraag)" (55034980C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoersaanbod in het nieuwe openbare dienstcontract" (55035119C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke sluiting van stations" (55035486C)
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55035495C)
 - Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorgenomen afschaffing van stopplaatsen en van P-treinverbindingen" (55035558C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De intentie tot het sluiten van kleine haltes" (55035566C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van P-treinen en stopplaatsen in het volgende vervoersplan" (55035567C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bedreigde P-treinen, stations en haltes bij de NMBS" (55035572C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van verschillende haltes en schrappen van P-treinen" (55035576C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stations"

(55035579C)

01.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Le plan de transport actuel n'est pas encore totalement mis en œuvre. Il est temps de reprogrammer les trajets structurellement annulés – par manque de personnel et de matériel roulant – avant de proposer une offre de transport supplémentaire. Il est urgent de renforcer le personnel et le matériel.

Les abonnés ont droit selon moi à une compensation, dès lors que le plan de transport n'est pas réalisé depuis plus d'un an. Quelles sont les initiatives prévues par la SNCB?

Entre-temps, des rapports sur les nouveaux plans de transport nous parviennent. Il ne faut pas exclure a priori que certaines gares et arrêts soient fermés sur la base de critères tels que les coûts d'investissement en matière d'accessibilité, entre autres. Toutefois, il ne faut pas que cela conduise à un cercle vicieux où des arrêts sont fermés parce que cette fermeture permet d'assurer des liaisons plus rapides. Le ministre peut-il commenter le nouveau plan de transport?

01.02 Josy Arens (Les Engagés): Selon le contrat de service public (CSP) entre l'État fédéral et la SNCB, l'offre de base ne respecte pas, les week-ends, la fréquence d'un train par heure et par sens sur treize relations en Wallonie.

Ce contrat ne prévoit pas un accroissement de l'offre en fin de contrat (2031) mais stipule que le développement de l'offre tiendra compte de la capacité et de la disponibilité de l'infrastructure, des moyens financiers, du développement des noeuds de correspondance, des ressources humaines et de la vision "Rail 2040". Une telle liste n'engendre aucune obligation pour la SNCB: elle peut réduire l'offre de 10 % de la production journalière ou de moins de quatre mois consécutifs. Enfin, il n'y a pas de vision globale de l'offre TEC/SNCB.

Pour les dessertes bi-horaires existantes, prévoit-on de passer à la fréquence horaire et quand? La SNCB pourrait-elle supprimer unilatéralement la desserte de certaines gares?

Quant à ma deuxième question, la SNCB envisagerait de supprimer certains trains P et une vingtaine de points d'arrêt pour réduire ses coûts d'exploitation en décembre 2023.

Quels sont les trains et points d'arrêt visés? Sur quels critères mesurables et objectifs ont-ils été

01.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Het huidige vervoersplan wordt nog steeds niet volledig uitgevoerd. Het is tijd om de structureel geschrapt ritten – wegens een personeelsgebrek en een gebrek aan rollend materieel – terug in te leggen vooraleer een extra vervoersaanbod aan te bieden. Er moet dringend personeel en materieel bijkomen.

Abonnees hebben mijns inziens recht op een compensatie omdat het vervoersplan al meer dan een jaar niet wordt gerealiseerd. Welke initiatieven plant de NMBS?

Ondertussen bereiken ons berichten over de nieuwe vervoersplannen. Er moet niet a priori worden uitgesloten dat bepaalde stations en haltes gesloten kunnen worden op basis van criteria als de investeringskosten op het vlak van toegankelijkheid en andere. Het mag echter niet tot een vicieuze cirkel leiden waarbij haltes worden gesloten omdat dat zorgt voor snellere verbindingen. Kan de minister het nieuwe vervoersplan toelichten?

01.02 Josy Arens (Les Engagés): Volgens het openbare dienstcontract (ODC) tussen de federale Staat en de NMBS voorziet het basisaanbod tijdens het weekend op dertien verbindingen in Wallonië niet in de frequentie van één trein per uur en per richting.

Het contract bepaalt niet dat er op het einde van het ODC (2031) een toename van het aanbod moet zijn, maar wel dat er voor de ontwikkeling van het aanbod rekening gehouden zal worden met de capaciteit en de beschikbaarheid van de infrastructuur, de financiële middelen, de ontwikkeling van aansluitingsknooppunten, de human resources en de Spoorvisie 2040. Een dergelijke lijst houdt geen enkele verplichting in voor de NMBS: het spoorbedrijf kan het aanbod met 10 % van het dagelijkse productievolume of gedurende minder dan vier opeenvolgende maanden verminderen. Tot slot is er geen globale visie op het aanbod TEC/NMBS.

Is men van plan om voor de treindienst met een trein om de twee uur over te schakelen op een trein om het uur en zo ja, wanneer? Zou de NMBS eenzijdig kunnen beslissen om het treinaanbod in sommige stations af te schaffen?

Wat mijn tweede vraag betreft, zou de NMBS overwegen om bepaalde P-treinen en een twintigtal stopplaatsen af te schaffen om haar exploitatiekosten in december 2023 te verminderen.

Welke treinen en stopplaatsen worden er geviseerd? Op basis van welke meetbare en objectieve criteria

sélectionnés? Combien y en a-t-il en province de Luxembourg et quels sont-ils?

Selon le CSP, la SNCB peut réduire son offre de 10 % du volume de production journalière en train/km. Est-ce le cas des trains visés?

Quel pourcentage de l'offre journalière représentent ces trains P?

Confirmez-vous qu'il ne faut pas votre aval pour supprimer moins de 10 % de l'offre? Donnez-vous votre accord à ces réductions?

Selon le CSP, tout projet de suppression ou d'ouverture d'un point d'arrêt nécessite l'avis du SPF Mobilité, du ministre de tutelle et du Conseil des ministres. Validez-vous la suppression des points d'arrêt?

La SNCB peut modifier les dessertes sur la base d'analyses coûts/bénéfices avec le SPF Mobilité. Comment mesure-t-on la fréquentation d'un point d'arrêt?

Selon les articles 8 et 9 du CSP, certains éléments contradictoires ne requièrent pas l'aval du Conseil des ministres en matière d'offre. Quel article prévaut sur l'autre?

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): J'ai pu lire dans le quotidien *Le Soir* que le conseil d'administration envisage, dans l'optique du nouveau plan de transport 2023-2026, de fermer des gares dans lesquelles moins de 50 voyageurs montent dans un train ou en descendent un jour de semaine. Il est question d'une liste de 20 gares, mais les gares n'atteignant pas 50 voyageurs sont plus nombreuses. La suppression d'un arrêt permettrait de créer une offre plus intéressante ailleurs pour un plus grand nombre de personnes. Le ministre s'est toujours opposé à cette vision, dans le passé. Le contrat de gestion prévoit également que la SNCB ne peut pas décider seule d'une telle mesure, qui doit être soumise au ministre et au Conseil des ministres. Le ministre peut-il faire le point sur la question et donner son avis?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Selon vous, les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel augmentent l'offre et visent à l'augmentation du nombre de voyageurs sur le rail.

La SNCB a proposé d'attirer des personnes se déplaçant en agglomération; ceci nécessite de meilleurs points d'arrêt, à créer éventuellement.

werden die geselecteerd? Over hoeveel en welke treinen en stopplaatsen in de provincie Luxemburg gaat het?

Volgens het ODC kan de NMBS haar aanbod met 10 % van het dagelijkse productievolume in treinen/km verminderen. Is dat het geval voor de bewuste P-treinen?

Welk percentage van het dagelijkse aanbod vertegenwoordigen die P-treinen?

Bevestigt u dat wanneer er minder dan 10 % van het aanbod geschrapt wordt uw goedkeuring niet vereist is? Stemt u met die schrappingen in?

Volgens het ODC is er voor elk plan om een halte op te heffen of te openen het advies van de FOD Mobiliteit, de voogdijminister en de ministerraad nodig. Keurt u de afschaffing van haltes goed?

De NMBS mag op basis van kosten-batenanalyses en in samenwerking met de FOD Mobiliteit de bediening wijzigen. Hoe wordt het aantal reizigers dat van een stopplaats gebruikmaakt gemeten?

Volgens de artikelen 8 en 9 van het ODC behoeven bepaalde tegenstrijdige elementen geen goedkeuring van de ministerraad wat het aanbod betreft. Welk artikel heeft er voorrang op het andere?

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): In *Le Soir* kon ik lezen dat de raad van bestuur eraan denkt om met het oog op het nieuwe vervoersplan 2023-2026 stations te sluiten waar op weekdagen minder dan 50 reizigers op- en afstappen. Er is sprake van een lijst van 20 stations, maar er zijn meer stations die de 50 reizigers niet halen. De schrapping van een halteplaats zou ertoe leiden dat elders voor meer mensen een interessanter aanbod kan worden gecreëerd. In het verleden heeft de minister zich daar steeds tegen verzet. Het beheerscontract bepaalt ook dat een dergelijke ingreep niet alleen door de NMBS beslist kan worden, maar moet worden voorgelegd aan de minister en de ministerraad. Kan de minister een stand van zaken en zijn visie geven?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Volgens u houden de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel een uitbreiding van het aanbod in en hebben ze tot doel meer treinreizigers aan te trekken.

De NMBS heeft voorgesteld personen die zich verplaatsen in de stedelijke agglomeraties ertoe te verleiden de trein te nemen. Dat vereist meer en betere stopplaatsen.

Selon la presse, le plan de transport prévu et ces potentialités seraient en décalage avec une réduction projetée de points d'arrêt pour des raisons discutables d'économie et de ponctualité ne s'attaquant pas aux vrais problèmes.

Cette liste de points d'arrêt existe-t-elle? Si oui, qu'en est-il? Le premier plan de transport suivant les contrats de gestion renforce-t-il l'offre?

Quelles sont les priorités de ce plan? Si l'on évalue des points d'arrêt pour les réduire, le fait-on pour en créer?

01.05 Chanelle Bonaventure (PS): Vendredi, nous avons appris que des points d'arrêt et des lignes P étaient menacés de suppression. Lors des discussions du plan de transport pour la période 2023-2026, la société ferroviaire aurait mis sur la table la suppression d'une vingtaine de points d'arrêt et de plusieurs trains en heures de pointe. La Vision 2040 et les contrats de gestion prévoient pourtant une augmentation significative de l'offre. Alors que les navetteurs font face à des retards et des trains annulés, cela serait un très mauvais signal.

Confirmez-vous ces informations? Quels sont les arrêts et lignes concernés? Sur la base de quels critères ont-ils été désignés? La gare de Dolhain-Gileppe est-elle concernée? Quelle est votre position? Allez-vous vous opposer à cette suppression et plaider en ce sens au Conseil des ministres? Quelles démarches comptez-vous entreprendre?

01.06 Tomas Roggeman (N-VA): Pour des raisons financières, la SNCB souhaiterait supprimer certains arrêts de moindre importance. Le ministre s'est déjà prononcé à plusieurs reprises contre une telle mesure. Trouve-t-il raisonnable de conserver des arrêts mineurs sans voyageurs, en tenant compte des millions d'investissements nécessaires? Ne vaudrait-il pas mieux consacrer ces moyens aux régions, aux trajets et aux gares qui accueillent des milliers de voyageurs? Cette proposition de la SNCB, qui se trouve dans une position budgétaire difficile, ne devrait-elle pas être sérieusement envisagée?

Enfin, je demande que la liste des arrêts susceptibles d'être supprimés soit transmise au Parlement.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À nos yeux, les chemins de fer doivent être l'épine dorsale de la mobilité. Or, ces projets font de cette épine

Volgens de pers zouden het vervoersplan en de mogelijkheden die het biedt haaks staan op de voorgenomen vermindering van het aantal stopplaatsen uit betwistbare besparings- en stiptheidsoverwegingen, waarbij er aan de echte problemen voorbijgegaan wordt.

Bestaat er zo een lijst van stopplaatsen? Zo ja, kunt u daar meer informatie over geven? Wordt het aanbod met het eerste vervoersplan dat volgt op de beheerscontracten versterkt?

Wat zijn de prioriteiten in dat plan? Als men stopplaatsen doorlicht om er af te schaffen, bekijkt men dan ook het potentieel om stopplaatsen te creëren?

01.05 Chanelle Bonaventure (PS): Vrijdag hebben we vernomen dat er stopplaatsen en P-treinverbindingen afgeschaft dreigen te worden. Naar verluidt heeft de NMBS tijdens de besprekingen over het vervoersplan 2023-2026 voorgesteld om een twintigtal stopplaatsen en verschillende piekuurtreinen te schrappen. Volgens Spoorvisie 2040 en de beheerscontracten moet het treinaanbod nochtans significant verhoogd worden. Afschaffingen zouden een zeer slecht signaal zijn, nu de reizigers met vertragingen en afgeschafte treinen geconfronteerd worden.

Kunt u die informatie bevestigen? Over welke stopplaatsen en treinverbindingen gaat het? Op basis van welke criteria werden ze geselecteerd? Is ook het station Dolhain-Gileppe met sluiting bedreigd? Hoe staat u daartegenover? Zult u zich tegen de afschaffing verzetten en dat standpunt ook verdedigen op de ministerraad? Welke initiatieven zult u nemen?

01.06 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS zou om financiële redenen een aantal kleinere stopplaatsen willen schrappen. De minister sprak zich daar eerder al meermaals tegen uit. vindt hij het verantwoord kleine stopplaatsen zonder reizigers open te houden, rekening houdend met de miljoenen investeringen die daarvoor nodig zijn? Kunnen die middelen niet beter aan regio's, trajecten en stations met duizenden reizigers worden besteed? Moet dat voorstel van de NMBS, die het budgetair erg moeilijk heeft, niet ernstig in overweging worden genomen?

Ik vraag tot slot dat de lijst van de stopplaatsen die eventueel zouden worden geschrapt, aan het Parlement zou worden bezorgd.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Voor ons moet het spoor de ruggengraat van de mobiliteit zijn, maar met deze plannen wordt het veeleer een

dorsale un chemin parsemé d'épines. Il n'est pas seulement question de supprimer des gares et des arrêts, mais aussi des trains P. Dans le même temps, la ponctualité des trains n'a jamais été aussi médiocre.

Pouvons-nous obtenir la liste des gares et des arrêts visés? Quelle est la position du ministre puisque c'est lui, en effet, qui prend les décisions?

Je vous renvoie au modèle ferroviaire suisse, où le nombre de gares a encore été augmenté. Enfin, je me demande comment on procède au comptage des usagers qui prennent le train dans une gare.

01.08 Frank Troosters (VB): Selon la SNCB, les suppressions envisagées doivent accroître la vitesse commerciale et améliorer la ponctualité.

De quels arrêts et de quelles relations ferroviaires P s'agit-il? Comment ces mesures sont-elles conciliables avec l'ambition du ministre d'augmenter le nombre de trains? Va-t-il se concerter avec la SNCB? Comment peut-il éviter la suppression? Quelles autres mesures envisage-t-il pour accroître la vitesse commerciale et améliorer la ponctualité?

01.09 Georges Gilkinet, ministre (en français): Dans le cadre du futur plan de transport, le nombre de trains va augmenter.

(*En néerlandais*) Le plan de transport de la SNCB pour la période 2023-2026 constitue la prochaine étape concrète de l'extension de l'offre ferroviaire. Il doit refléter toutes les ambitions formulées dans le contrat de service public, comme celle de proposer davantage de trains, mais aussi des trains plus tôt le matin et plus tard le soir. D'ici 2030, le nombre de trains en circulation doit augmenter de 10 % et le nombre de voyageurs transportés de 30 %.

(*En français*) La SNCB m'a présenté son projet de plan de transport des trois prochaines années. Il reprend des propositions d'extension d'offre conformes à la Vision Rail 2040: 175 gares bénéficient d'une augmentation de fréquence et 119 d'une amplitude élargie le vendredi et le samedi. Le projet prévoit d'augmenter l'offre de 6 millions de trains-kilomètres dans les 3 ans, soit de plus de 2 000 trains par semaine, ce qui rejoint les ambitions du gouvernement de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité. Des adaptations de schémas de dessertes sont envisagées pour améliorer la ponctualité des services. J'ai accueilli ces éléments positivement.

(*En néerlandais*) Le plan de transport sera soumis à l'approbation du conseil d'administration de la SNCB, lors de la réunion du 31 mars 2023, puis du

visgraat. Er is niet enkel sprake van de afschaffing van stations en haltes, maar ook van de schrapping van P-treinen. Tegelijk was de stiptheid van het spoor nooit slechter.

Kunnen we de lijst van de betrokken stations en stopplaatsen krijgen? Wat is het standpunt van de minister? Hij beslist immers.

Ik verwijst naar het Zwitserse spoormodel, waar het aantal stations nog werd opgetrokken. Tot slot vraag ik me af hoe er wordt geteld hoeveel mensen in een station de trein nemen.

01.08 Frank Troosters (VB): Volgens de NMBS moeten de voorgenomen schrappingen de commerciële snelheid verhogen en de stiptheid verbeteren.

Over welke haltes en P-treinverbindingen gaat het? Hoe sporen deze maatregelen met de ambitie van de minister om het aantal treinen op te trekken? Gaat hij in overleg met de NMBS? Hoe kan hij de schrapping voorkomen? Welke andere maatregelen ziet hij om de commerciële snelheid te verhogen en de stiptheid te verbeteren?

01.09 Minister Georges Gilkinet (Frans): In het kader van het toekomstige vervoersplan zullen er meer treinen rijden.

(*Nederlands*) Het vervoersplan van de NMBS voor de periode 2023-2026 is de volgende concrete stap in de verdere uitbouw van het spoorwegaanbod. Het moet alle ambities weerspiegelen uit het openbare dienstcontract, zoals meer treinen en vroegere en latere treinen. Tegen 2030 moeten er 10 % meer treinen rijden en 30 % meer reizigers worden vervoerd.

(*Frans*) De NMBS heeft mij haar ontwerpvervoersplan voor de volgende drie jaar gepresenteerd. Daarin staan voorstellen voor een uitbreiding van het aanbod conform Spoorvisie 2040. Zo zullen er in 175 stations meer treinen halteren en in 119 stations meer vroege en late treinen op de dag stoppen op vrijdag en zaterdag. Het aantal treinkilometers zal binnen drie jaar met 6 miljoen toenemen, wat overeenkomt met meer dan 2.000 treinen per week, en dat spoort met de ambitie van de regering om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken. Om de stiptheid te verhogen zullen de schema's van de treinverbindingen worden aangepast. Ik heb deze informatie gunstig onthaald.

(*Nederlands*) Het vervoersplan zal op 31 maart 2023 aan de raad van bestuur van de NMBS en daarna ook aan de ministerraad ter goedkeuring worden

Conseil des ministres. D'ailleurs, une majorité de partis actifs dans cette commission sont représentés au conseil d'administration et ont donc leur mot à dire quant au contenu du plan de transport.

La semaine dernière, la presse a indiqué que la SNCB était à la recherche de solutions pour améliorer la qualité du service, par exemple en supprimant des trains P afin que ce matériel et le personnel correspondant puissent être affectés à d'autres trains, ou en supprimant des arrêts peu fréquentés ou trop proches les uns des autres. Cela a suscité de vives réactions, à juste titre.

(En français) Les gains économiques ou de vitesse commerciale présentés par la SNCB pour une suppression de desserte me paraissent anecdotiques au regard de l'impact négatif pour les voyageurs et en termes d'image pour le train, alors que nous prévoyons de renforcer le service et d'attirer de nouveaux voyageurs. J'ai indiqué à la direction de la SNCB que les optimisations à la marge ne permettent d'améliorer ni les gains d'efficience ni l'attractivité de l'offre, sur lesquels nous travaillons en engageant du personnel et en réinvestissant dans le réseau et les trains. Le conseil d'administration doit à présent se prononcer.

L'ouverture de nouveaux points d'arrêt est envisagée et prévue budgétairement comme une possibilité dans les nouveaux contrats et dans la proposition de décision au conseil d'administration. Une disposition du contrat de service public porte sur ce point.

(En néerlandais) Le CSP énumère les critères permettant de créer de nouveaux arrêts ou de déplacer ou supprimer des arrêts existants. Ces décisions doivent toujours être communiquées pour concertation au ministre de la Mobilité et pour approbation au Conseil des ministres.

(En français) C'est bien le gouvernement qui a le dernier mot sur l'ouverture ou la fermeture de points d'arrêt. Je partage l'objectif d'améliorer la qualité du service et la ponctualité mais je retiens les solutions probantes, ce qui n'est pas le cas de la fermeture de points d'arrêt.

Nous avons doté la SNCB d'un contrat de service public et de moyens supplémentaires garantis sur dix ans pour faire rouler plus de trains et rendre un plus grand service, pas pour le contraire. Nous attendons deux mille trains de plus par semaine, une amplitude de service et une augmentation de fréquence dans plus de cent gares, en semaine comme le week-end.

voorgelegd. Overigens, een groot aantal van de partijen in deze commissie is vertegenwoordigd in de raad van bestuur en heeft dus inspraak in de inhoud van het vervoersplan.

Vorige week werd in de pers gemeld dat de NMBS naar oplossingen zoekt om de kwaliteit van de dienst te verbeteren, bijvoorbeeld door het afschaffen van P-treinen, zodat dit materiaal en het personeel elders kunnen worden ingezet, of door het schrappen van weinig gebruikte haltes of haltes die te dicht bijeen liggen. Dit heeft terecht voor opschudding gezorgd.

(Frans) De economische winst en de winst op de reissnelheid die de NMBS naar voren schuift voor het schrappen van de bediening van een halte lijken me anekdotisch in het licht van de negatieve gevolgen voor de reizigers en voor het imago van de trein, terwijl we net van plan zijn de dienstverlening te versterken en nieuwe reizigers aan te trekken. Ik heb de directie van de NMBS laten weten dat optimalisaties in de marge noch voor grotere efficiëntiewinsten noch voor een aantrekkelijker aanbod zorgen. Daar maken we werk van door personeel aan te werven en opnieuw in het net en in de treinen te investeren. De raad van bestuur moet nu een beslissing nemen.

In de nieuwe contracten en in het voorstel van beslissing ter attentie van de raad van bestuur wordt de mogelijke opening van nieuwe haltes overwogen en begroot. Het openbaredienstcontract bevat daarover een bepaling.

(Nederlands) In het ODC worden de criteria opgesomd om nieuwe haltes in te richten of bestaande haltes te verplaatsen of te schrappen. Deze beslissingen moeten steeds voor overleg aan de minister van Mobiliteit worden meegedeeld en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de ministerraad.

(Frans) Het is wel degelijk de regering die het laatste woord heeft over het openen of sluiten van stopplaatsen. Ik deel de doelstelling om de kwaliteit van de dienstverlening en de stiptheid te verbeteren, maar ik ben voorstander van overtuigende oplossingen, en dat is niet het sluiten van stopplaatsen.

We hebben een openbaredienstcontract gesloten met de NMBS en haar over een periode van tien jaar bijkomende middelen gegarandeerd om meer treinen te laten rijden en een ruimere dienstverlening aan te bieden, niet om de diensten in te krimpen. We verwachten tweeduizend treinen meer per week, een breder aanbod en een hogere frequentie in meer dan honderd stations, zowel tijdens de week als in

het weekend.

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Il est positif que le ministre s'oppose à la suppression d'arrêts, de gares et de trains de pointe, mais cela signifie également que l'offre va d'une manière ou d'une autre devoir être rabotée pour maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses. Si le ministre souhaite ne rien voir disparaître, des fonds supplémentaires vont lui être réclamés.

Cela me dérange quelque peu d'entendre le ministre affirmer que différents partis ont un représentant au conseil d'administration. Si les partis désignent effectivement des membres, ceux-ci ont davantage pour vocation de servir la société des chemins de fer et l'intérêt social que d'assurer une représentation politique.

01.11 Josy Arens (Les Engagés): Je continuerai à vous interroger tant que je n'aurai pas de certitude sur les points d'arrêt concernés en province de Luxembourg.

Vous avez le dernier mot et vous en profitez pour dire que les services publics sont des missions à remplir, même pour un public clairsemé.

Il y a quelques années, on a commencé à comptabiliser les usagers des bus et à supprimer des lignes, privant des zones rurales de transports en commun. Ne faisons pas la même chose pour les trains, qui sont vitaux dans une province périphérique à faible densité de population!

01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je m'étonne que le ministre et certains membres, sans disposer d'une liste des gares visées, excluent d'avance toute possibilité de fermeture. Il faut lutter contre la précarité en matière de transport. Une petite gare sans solution alternative doit demeurer ouverte, mais on peut se demander si la SNCB a pour tâche de faire s'arrêter un train partout, même dans le plus petit hameau, dès lors qu'une autre gare propose une offre plus importante à proximité. Il faut également considérer l'offre de De Lijn et du TEC. Parfois, le bus constitue une meilleure alternative que le train. Si de meilleures alternatives sont disponibles, une fermeture doit pouvoir être envisagée afin que les moyens libérés puissent être utilisés plus judicieusement ailleurs.

Je soutiens pleinement l'objectif visant à augmenter le nombre de voyageurs, mais exclure d'avance toute réflexion sur la fermeture de gares risque justement de nous éloigner de cet objectif. J'espère que le ministre aura l'ouverture d'esprit d'attendre la proposition du conseil d'administration. Si elle n'est

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is goed dat de minister zich verzet tegen het schrappen van haltes, stations en piekuurtreinen, maar dat betekent dat er aan de aanbodzijde ook iets zal vervallen om het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven te kunnen behouden. Als de minister niet wil dat er iets verdwijnt, dan zal men hem om meer geld vragen.

Het stoort me een beetje dat de minister zegt dat verschillende partijen iemand in de raad van bestuur hebben zitten. Het klopt dat de partijen leden aanduiden, maar zij zitten daar om de spoorwegmaatschappij en het maatschappelijk belang te dienen, niet zozeer om de politiek te vertegenwoordigen.

01.11 Josy Arens (Les Engagés): Ik zal u blijven ondervragen zolang ik geen zekerheid heb over de betrokken stopplaatsen in de provincie Luxemburg.

U hebt het laatste woord en u maakt daarvan gebruik door te zeggen dat openbare diensten opdrachten zijn die vervuld moeten worden, zelfs als er weinig afnemers zijn.

Enkele jaren geleden is men begonnen met het tellen van busreizigers en het schrappen van lijnen, waardoor landelijke zones van het openbaar vervoer afgesneden werden. Laten we niet hetzelfde doen met de treinen, die van cruciaal belang zijn in een excentrisch gelegen provincie met een kleine bevolkingsdichtheid!

01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het verbaast me dat de minister en bepaalde leden, zonder over een lijst van de betrokken stations te beschikken, elke sluiting al bij voorbaat onmogelijk noemen. Vervoersarmoede moet worden tegengegaan. Een klein station zonder alternatieven moet open blijven, maar men kan de vraag stellen of het de taak van de NMBS is om tot in het kleinste gehucht een trein te laten stoppen als er dichtbij een station met een groter aanbod is. Men moet ook naar De Lijn en TEC kijken. Soms is de bus een beter alternatief dan de trein. Als er betere alternatieven beschikbaar zijn, dan moet een sluiting overwogen kunnen worden opdat die middelen elders beter kunnen worden ingezet.

Ik sta helemaal achter de doelstelling om het reizigersaantal uit te breiden, maar door de denkoefening over sluitingen bij voorbaat uit te sluiten, kan die doelstelling net verder komen te liggen. Ik hoop dat de minister de openheid van geest heeft om de oefening van de raad van bestuur

pas solidement étayée, nous la classerons verticalement. Dans le cas contraire, nous devrons oser procéder à une évaluation.

01.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Il n'y aura pas de points d'arrêt supprimés. Je me réjouis de l'augmentation de 2 000 trains par semaine dans le prochain plan de transport. Je me réjouis également de l'ouverture de potentiels nouveaux points d'arrêt.

01.14 Chanelle Bonaventure (PS): En 2021, vous aviez affirmé qu'aucune fermeture de gare ni de point d'arrêt ne se ferait. Vous me l'avez également affirmé l'année dernière. Je constate que votre discours n'a pas changé.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Il est regrettable que le ministre n'ait même pas la bonne volonté d'examiner la proposition de fermeture de certaines gares, surtout à la lumière de nos mauvais chiffres budgétaires. Répondre immédiatement par la négative à la demande d'une entreprise publique structurellement déficitaire de fermer des gares qui ne voient guère passer plus de 15 voyageurs témoigne d'un manque de sens de l'urgence. Je me réjouis que les membres de la majorité de gauche réagissent également de manière plus nuancée.

L'ancien CEO de la SNCB a déjà mis en garde contre un scénario à la Sabena si les réformes en profondeur ne se concrétisent pas. Nous ne verrons pas ces réformes au cours de cette législature. Si la SNCB s'effondre en 2032 lors de l'ouverture du marché, il ne s'agira plus de 20 gares mais de 500.

01.16 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je me félicite d'entendre le ministre déclarer qu'il ne veut pas assister à la fermeture de gares. Toute fermeture est un recul. Si l'offre est de qualité, les voyageurs suivront. Même si le cd&v affirme qu'il se rallie à la cause rurale, le parti est favorable à la fermeture de petites gares. Nous défendons le modèle suisse et sommes favorables à des liaisons de qualité en train, tram et bus. Une telle politique nécessite bien sûr des moyens et c'est là que le bât blesse.

01.17 Frank Troosters (VB): Le nouveau contrat de gestion, qui prévoit la possibilité de fermer des gares et des guichets, est le fruit d'un long travail. À présent, le ministre campe sur ses positions. Après trois mois, nous assistons déjà à une nouvelle passe d'armes entre le conseil d'administration et la direction de la SNCB, d'un côté, et le ministre, de l'autre. Il est par ailleurs frappant de constater que même les partenaires de la majorité ne sont pas sur la même longue d'onde que le ministre.

01.18 Benoît Piedboeuf (MR): Les zones dont la SNCB ou Infrabel est propriétaire, souvent en

af te wachten. Als het voorstel niet goed onderbouwd is, dan klasseren we het verticaal. Anders moeten we de afweging durven te maken.

01.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Er zullen geen stopplaatsen worden afgeschaft. Ik ben blij dat het toekomstige vervoersplan voorziet in 2.000 bijkomende treinen per week. Ik ben ook verheugd over de opening van mogelijke nieuwe stopplaatsen.

01.14 Chanelle Bonaventure (PS): In 2021 verklaarde u dat er geen enkel station of een enkele stopplaats zal worden gesloten. U bevestigde dat vorig jaar ook nog. Ik stel vast dat uw narratief niet veranderd is.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Het is jammer dat de minister niet eens de bereidwilligheid heeft om het voorstel tot sluiting van bepaalde stations te onderzoeken, zeker in het licht van onze slechte begrotingscijfers. Het getuigt van weinig urgentiebesef om meteen neen te antwoorden op de vraag van een structureel verlieslatend overheidsbedrijf om stations waar hooguit vijftien mensen opstappen, te sluiten. Ik ben blij dat ook meerderheidsleden ter linkerzijde genuanceerde reageren.

De voormalige CEO van de NMBS heeft al gewaarschuwd voor een Sabena-scenario als grondige hervormingen uitblijven. Die hervormingen zien we niet in deze regeerperiode. Als de NMBS in 2032 bij het openstellen van de markt crasht, dan gaat het niet meer over 20 maar over 500 stations.

01.16 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat de minister geen stations wil zien sluiten. Sluiten is een achteruitgang. Als het aanbod goed is, dan zullen de reizigers volgen. Hoewel cd&v zegt voor het platteland te kiezen, is die partij wel voor de afbouw van de kleine stations. Wij staan achter het Zwitserse model en zijn voor goede verbindingen met de trein, de tram en de bus. Dat vraagt natuurlijk middelen en dat is een probleem.

01.17 Frank Troosters (VB): Er is lang gewerkt aan de nieuwe beheersovereenkomst, waarin de mogelijkheid is opgenomen om stations en loketten te sluiten. Vandaag zet de minister de hakken echter in het zand. Al na drie maanden is er een nieuwe botsing tussen de raad van bestuur en de directie van de NMBS aan de ene kant en de minister aan de andere kant. Het is bovendien opvallend dat ook de meerderheidspartners niet op dezelfde lijn zitten als de minister.

01.18 Benoît Piedboeuf (MR): De terreinen van de NMBS of Infrabel, die vaak verlaten zijn omdat ze

déshérence parce que polluées, sont sorties du cadre économique. Alors qu'on évoque la suppression de l'artificialisation des sols d'ici 2050, la SNCB devrait dépolluer ces sites et les remettre dans le circuit économique. De nombreux opérateurs, dont CML en province de Luxembourg, seraient désireux de les exploiter.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rétablissement de l'offre de trains et de la ponctualité en gare de Mortsel-Oude God" (55034368C)
- Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre la périphérie anversoise et Bruxelles" (55034381C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de train persistants dans la province d'Anvers" (55034755C)
- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supprimés sur la ligne 12 (Essen-Anvers)" (55035356C)

02.01 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Au début de l'année dernière, l'offre de trains entre Mortsel et Bruxelles a été réduite de deux à un train par heure par sens de circulation, or cet unique train est souvent en retard, voire supprimé. Ce fut notamment le cas le matin du 14 février pour les trains dans les deux sens de circulation. Après une heure et demie, un train est finalement arrivé, mais il comportait très peu de voitures, laissant peu de places aux nombreux voyageurs qui avaient attendu.

Nous tentons de convaincre les habitants de Mortsel d'utiliser les transports publics, mais l'offre de trains limitée et surtout imprévisible les incite à reprendre la voiture.

Où en sont les embauches? Est-il envisageable de détacher à Mortsel du personnel d'autres régions? Quand les voyageurs de la gare de Mortsel-Oude God pourront-ils à nouveau compter sur deux trains par heure dans chaque sens de circulation? Le ministre pourra-t-il tout au moins garantir la ponctualité de cet unique train par heure?

De nombreux trains sont également supprimés sur la ligne 12 Essen-Anvers. Ces suppressions sont dues à différents travaux qu'Infrabel effectue sur cette ligne en 2023. Le trafic ferroviaire est interrompu pendant plusieurs week-ends, certes avec un service de trains adapté et des bus de remplacement. Cependant, ces bus de remplacement sont souvent une heure plus lents que le train, ils oublient régulièrement un arrêt et se

vervuild zijn, vervullen geen economische rol meer. Terwijl er sprake van is om tegen 2050 een eind te maken aan het ruimtebeslag, zou de NMBS die terreinen moeten saneren en opnieuw in het economisch verkeer moeten brengen. Tal van operators, waaronder CML in de provincie Luxemburg, zouden belangstelling tonen om ze in gebruik te nemen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het herstel van het treinaanbod en de treinstiptheid in station Mortsel-Oude God" (55034368C)
- Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen de Antwerpse rand en Brussel" (55034381C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende treinproblemen in de provincie Antwerpen" (55034755C)
- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen op lijn 12 (Essen-Antwerpen)" (55035356C)

02.01 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Het treinaanbod tussen Mortsel en Brussel werd begin vorig jaar teruggeschroefd van twee naar een trein per uur per rijrichting, waarbij die ene trein dan ook nog eens vaak te laat komt of wordt afgeschaft. Dat was ook het geval op woensdagochtend 14 februari voor de treinen in beide rijrichtingen. Na anderhalf uur stopte er een trein met heel weinig wagons, met nauwelijks plaats voor de vele wachtende reizigers.

Wij proberen de Mortselaars ervan te overtuigen om gebruik te maken van het openbaar vervoer, maar het beperkte en vooral onvoorspelbare treinaanbod jaagt de mensen opnieuw richting auto.

Wat is de stand van zaken op het vlak van de aanwervingen? Is het mogelijk om personeelsleden uit andere regio's naar Mortsel te detacheren? Wanneer zullen de reizigers in het station Mortsel-Oude God opnieuw kunnen rekenen op twee treinen per uur in elke rijrichting? Kan de minister ons ten minste garanderen dat die ene trein per uur effectief en op tijd zal rijden?

Ook op lijn 12 Essen-Antwerpen worden vele treinen afgeschaft. Dat is te wijten aan verscheidene werken die Infrabel in 2023 op die lijn uitvoert. Gedurende een aantal weekends wordt het treinverkeer onderbroken, weliswaar met een aangepaste treindienst en vervangbussen. Die vervangbussen zijn echter vaak een uur trager dan de trein, ze vergeten al eens een halte te bedienen en soms raken ze zelfs de weg kwijt.

trompent parfois même de route.

Qui déploie ces bus de remplacement? Où se situent exactement les dysfonctionnements dans la fourniture des services? Que se passe-t-il en cas de problème? Quel service les voyageurs peuvent-ils appeler? Quand la situation sur la ligne 12 sera-t-elle normalisée?

02.02 Peter De Roover (N-VA): Le fait que la SNCB réduise l'offre à Mortsel, sur la ligne peut-être la plus importante du pays, à un misérable train vétuste par heure n'est pas une bonne publicité pour l'entreprise.

Cette situation empêche les voyageurs d'honorer leurs rendez-vous à Bruxelles ou à leur domicile.

Les réponses fournies précédemment aux questions sur ce sujet n'étaient guère satisfaisantes.

Le ministre a-t-il reçu entre-temps les résultats du comptage de voyageurs réalisé à Mortsel-Oude God en octobre 2022? Peut-il les communiquer?

La réintroduction d'une deuxième liaison IC entre Anvers, Mortsel-Oude God et Bruxelles dépendrait de la disponibilité du personnel, pour laquelle le ministre avait établi un plan d'action. Combien de personnes ont-elles été recrutées entre-temps? Quand les voyageurs bénéficieront-ils de nouveau d'une deuxième liaison horaire à Mortsel?

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le 14 février, le jour de la Saint-Valentin, mon parti a voulu encourager les navetteurs dans leurs choix écologiques en matière de transport. Ce jour-là, la situation était toutefois très difficile à Mortsel-Oude God, avec des trains annoncés qui ne se sont finalement pas arrêtés et un train dont la capacité était bien trop faible pour le grand nombre de voyageurs massés sur le quai.

Si les navetteurs font généralement preuve de compréhension à l'égard d'une situation difficile, telle que des problèmes de personnel, ils ont plus de mal à accepter le manque d'information. Souvent, ils se retrouvent à attendre sur le quai dans l'incertitude.

Quand le service sera-t-il normalisé dans la province d'Anvers? Quand la gare de Mortsel-Oude God bénéficiera-t-elle de nouveau d'une fréquence de deux trains par heure? Pourquoi la SNCB ne parvient-elle pas à communiquer adéquatement alors que les retards, les compositions déforcées et les annulations se multiplient?

Wie legt die vervangbussen in? Wat loopt er precies mis bij de dienstverlening? Wat gebeurt er wanneer het misloopt? Waar kunnen de reizigers telefonisch terecht? Wanneer zal de situatie op lijn 12 worden genormaliseerd?

02.02 Peter De Roover (N-VA): Dat de NMBS in Mortsel, op de misschien wel belangrijkste lijn van het land, het aanbod terugschroeft tot één krakkemikkige en lamentabele trein per uur is geen goede reclame voor het bedrijf.

Reizigers kunnen daardoor hun afspraken in Brussel of thuis niet nakomen.

Eerdere antwoorden op vragen over deze kwestie waren weinig bevredigend.

Heeft de minister intussen de resultaten ontvangen van de telling van oktober 2022 over het aantal reizigers in Mortsel-Oude God? Kan hij die meedelen?

De herinvoering van een tweede IC-verbinding tussen Antwerpen, Mortsel-Oude God en Brussel zou afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van personeel, waarvoor de minister een actieplan had opgesteld. Hoeveel mensen werden er intussen aangeworven? Wanneer zullen de reizigers in Mortsel opnieuw een tweede verbinding per uur krijgen?

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijn partij wou de pendelaars op 14 februari, op Valentrein, een hart onder de riem steken voor hun ecologische vervoerkeuze. De situatie was die dag echter zeer problematisch in Mortsel-Oude God, met aangekondigde treinen die uiteindelijk niet stopten en een trein met veel te weinig capaciteit voor de massa reizigers op het perron.

Pendelaars kunnen vaak begrip opbrengen voor een moeilijke situatie, zoals personeelsproblemen, maar ze kunnen minder begrip opbrengen voor het gebrek aan informatie. Heel vaak staan ze op het perron te wachten en blijven ze totaal in het ongewisse over de toestand.

Wanneer zal de dienstverlening in de provincie Antwerpen worden genormaliseerd? Wanneer zal het station Mortsel-Oude God opnieuw twee treinen per uur krijgen? Waarom slaagt de NMBS er niet in om in deze periode van veelvuldige vertragingen, verkorte samenstellingen en afgelastingen adequaat te communiceren?

02.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La normalisation de la situation dépend en grande partie des engagements accélérés. En dépit d'un marché de l'emploi tendu et de la concurrence du port d'Anvers, 33 accompagnateurs et 17 conducteurs de train ont rejoint les effectifs ces derniers mois. La campagne de recrutement bat son plein à l'échelle du pays et la possibilité de transférer la charge de travail est à l'étude.

La SNCB et Infrabel assurent un suivi journalier de la ponctualité des relations ferroviaires sur la ligne 25. À ma demande, ils ont développé un plan d'action commun prévoyant des mesures concrètes à court et à long terme.

Le traitement de ces comptages de voyageurs est toujours en cours.

Il a été demandé à la SNCB d'améliorer la communication avec les voyageurs, car cet aspect constitue le fondement d'un service de qualité.

En ce qui concerne la ligne Essen-Anvers, une réflexion est engagée avec Infrabel avant chaque interruption de la ligne pour examiner les alternatives. Parfois, aucune autre option ne peut cependant être envisagée que la mise en place de bus de remplacement. Dans ces cas, des efforts sont fournis pour atteindre un temps de correspondance acceptable. Les bus s'arrêtent à tous les points d'arrêt, mais le temps de parcours est plus long qu'en train puisque ce dernier est en site propre. L'horaire des bus de remplacement est communiqué par le planificateur d'itinéraires de la SNCB. La ponctualité des services constitue une priorité. En cas de problème, des solutions sont examinées avec la société de bus.

02.05 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Je ne perçois guère de progrès à travers les réponses du ministre. Nous continuerons de suivre ce dossier.

02.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB m'informe que les statistiques relatives au nombre de voyageurs sont dès aujourd'hui disponibles sur son site internet.

02.07 Peter De Roover (N-VA): Par sa réponse, le ministre me lance un os à ronger mais celui-ci me reste en travers de la gorge. L'impact qu'auront les recrutements sur le service demeure incertain. La gare de Mortsel se situe pratiquement dans le premier quart des gares les plus fréquentées. Les nombreuses personnes qui se sont installées à proximité de cette gare en espérant des déplacements fiables et écologiques sont désormais enclines à reprendre la voiture.

02.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La Vivaldi opte à

02.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De normalisering van de toestand hangt hoofdzakelijk af van de versnelde aanwervingen. Ondanks de moeilijke arbeidsmarkt en de concurrentie met de Antwerpse haven zijn er de afgelopen maanden in Antwerpen 33 treinbegeleiders en 17 treinbestuurders gestart. Er wordt nationaal volop gerekruteerd en er wordt onderzocht of er met de werklast kan worden geschoven.

De NMBS en Infrabel volgen de stiptheid van het treinverkeer op lijn 25 dagelijks op. Op mijn vraag ontwikkelden ze een gezamenlijk actieplan met concrete maatregelen op korte en langere termijn.

De verwerking van de reizigerstellingen is nog aan de gang.

Er werd de NMBS gevraagd de communicatie met de reizigers te verbeteren, want dat is de basis van een goede dienstverlening.

Wat de lijn Essen-Antwerpen betreft, wordt bij lijnonderbrekingen vooraf met Infrabel nagegaan hoe het treinverkeer kan worden bijgestuurd. Soms is er echter geen andere optie dan het inleggen van vervangbussen. Dan wordt er gezocht naar een aanvaardbare overstaptijd. De vervangbussen doen alle treinhaltes aan, maar de reistijd is langer dan voor de trein, die op eigen bedding rijdt. De dienstregeling van de vervangbussen wordt gecommuniceerd via de routeplanner van de NMBS. Daarbij staat een stipte dienstverlening voorop. Indien er zich problemen voordoen, wordt met de busfirma naar oplossingen gezocht.

02.05 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Ik merk niet veel vooruitgang in de antwoorden van de minister. We zullen dit blijven opvolgen.

02.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS laat me weten dat de cijfers van de reizigerstellingen vanaf vandaag op de website van de NMBS staan.

02.07 Peter De Roover (N-VA): Dit antwoord is een zoethoudertje, maar dan wel een zuur. De impact van de aanwervingen op de dienstverlening blijft onduidelijk. Het station Mortsel zit ei zo na in het eerste kwart van de meest bezochte stations. De vele mensen die zich in de buurt van dat station vestigden en hoopten op betrouwbare en ecologische verplaatsingen, zijn geneigd nu opnieuw voor de auto te kiezen.

02.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De vivaldiccoalitie

juste titre pour un réinvestissement dans nos sociétés de chemins de fer, mais les trains prévus doivent alors effectivement circuler. Je me joins à ceux qui déplorent que l'horaire initial, qui prévoyait deux trains par heure, ne soit pas restauré.

Il semble que les problèmes de communication de la SNCB soient liés aux différences entre les logiciels utilisés dans les différentes régions. Je vais examiner plus précisément ce point.

02.09 Jef Van den Bergh (cd&v): Plusieurs réponses qui ont été données n'apportent aucun élément nouveau. Les effectifs engagés pour Anvers constituent un point positif, mais je voudrais savoir combien de départs ont été recensés. Les mesures évoquées seront-elles de nature à combler les pénuries? Les nouvelles mesures annoncées ne seront qu'une coquille vide tant que les trains supprimés ne recommenceront pas à circuler.

L'incident est clos.

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des parkings de la SNCB pour la Police des chemins de fer" (55034552C)

03.01 Frank Troosters (VB): Le 1^{er} janvier 2023, la SNCB a supprimé l'accès gratuit à ses parkings pour les membres opérationnels de la Police des chemins de fer (SPC), comme c'est déjà le cas pour le personnel de la SNCB, d'Infrabel et de Securail. Le ministre considère-t-il qu'il s'agit en l'occurrence d'une évolution favorable?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a en effet décidé de ne plus permettre aux membres de la Police des chemins de fer de garer gratuitement leur véhicule privé dans ses parkings, et ce, dans le but d'uniformiser sa politique interne de stationnement. L'accès demeure donc gratuit pour tous les véhicules de service enregistrés.

L'incident est clos.

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des panneaux de gare" (55034710C)

04.01 Frank Troosters (VB): À Opwijk, les panneaux bleus indiquant le nom de la gare ont été remplacés par de nouveaux, même si les anciens panneaux ne présentaient aucun défaut.

S'agit-il d'une procédure standard, effectuée à intervalles réguliers? Pourquoi remplace-t-on des panneaux en bon état? Qu'adviennent des anciens

kiest er terecht voor om opnieuw te investeren in onze spoorwegmaatschappijen, maar de treinen moeten dan ook rijden. Ik sluit me aan bij de teleurstelling over het uitbliven van de herinvoering van de oorspronkelijke dienstverlening met twee treinen per uur.

Naar verluidt hangt de gebrekkige communicatie van de NMBS samen met de verschillen tussen de softwareprogramma's in de verschillende regio's. Ik zal dat nader onderzoeken.

02.09 Jef Van den Bergh (cd&v): Een aantal antwoorden is niet nieuw. De aanwervingen voor Antwerpen zijn positief, maar hoeveel personeelsleden zijn er vertrokken? Kunnen de aangehaalde maatregelen de nippende tekorten wel verhelpen? De aangekondigde nieuwe maatregelen klinken hol zolang de geschraptte treinen niet opnieuw rijden.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de NMBS-parkings voor de Spoorwegpolitie" (55034552C)

03.01 Frank Troosters (VB): Op 1 januari 2023 schafte de NMBS het gratis gebruik van haar parkings voor de operationele leden van de Spoorwegpolitie (SPC) af, zoals ook al het geval is voor het personeel van de NMBS, Infrabel en Securail. Vindt de minister dat een goede zaak?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft inderdaad beslist om privévoertuigen van de Spoorwegpolitie niet langer gratis toe te laten tot haar parkings om zo tot een uniform intern parkeerbeleid te komen. Alle geregistreerde dienstvoertuigen worden dus wel nog steeds gratis toegelaten tot de parkings.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervangen van de borden met plaatsnamen in stations" (55034710C)

04.01 Frank Troosters (VB): In het station van Opwijk werden de blauwe naamborden vervangen door nieuwe, ook al leek er helemaal niets mis met de oude.

Is dat een standaardprocedure om de zoveel tijd? Waarom vervangt men borden in goede staat? Wat gebeurt er met de oude borden? Hoeveel kost een

panneaux? Quel est le coût de cette opération de remplacement? vervanging?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les panneaux sont remplacés dans le cadre d'un projet national décrit à l'annexe 14.4 du contrat de service public. la SNCB a ainsi décidé de standardiser et de renouveler les panneaux dans toutes ses gares. Les coûts de cette opération sont prévus dans le contrat 2023-2032. L'ambition et le calendrier figurent également dans ce contrat.

Parfois, l'enlèvement des panneaux est prévu dans le contrat avec l'entrepreneur, auquel cas il les emporte lui-même. Si cela n'est pas prévu dans le contrat avec l'entrepreneur, ils sont utilisés au musée Train World ou sont vendus par la SNCB. S'ils ne trouvent pas acquéreur, la SNCB envisagera des projets de recyclage.

04.03 Frank Troosters (VB): Même si je comprends le souhait de standardiser, je continue de trouver étrange de remplacer, pour cela, des panneaux en bon état par d'autres. La SNCB ne roule pas sur l'or.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le contrôle des tickets de train avant l'embarquement" (55034711C)
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le contrôle des billets de train avant l'embarquement" (55034834C)

05.01 Frank Troosters (VB): À Bruxelles-Midi, des agents de Securail ont procédé à des contrôles de billets sur les quais pour éviter toute discussion dans les trains.

Ces actions de contrôle seront-elles poursuivies, voire renforcées? La possibilité d'instaurer structurellement des contrôles préalables est-elle à l'étude?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La règle veut qu'on achète son billet avant de monter dans le train. Pour prévenir les agressions contre le personnel de bord, nous devons prendre des mesures préventives. Securail réalise désormais tous les jours des contrôles aléatoires dans les gares. Toute personne qui ne possède pas de billet doit en acheter un avant d'embarquer. Ces contrôles, qui ont commencé l'année dernière, ont été renforcés cette année. En 2023, 3 500 de ces contrôles ont déjà été menés.

La SNCB étudie les différentes possibilités

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De borden worden vervangen in het kader van een nationaal project beschreven in bijlage 14.4 van het openbare dienstcontract. Daarom heeft de NMBS besloten om de borden in al haar stations te standaardiseren en te vernieuwen. De kosten van deze operatie staan in het contract 2023-2032. In datzelfde contract staat de ambitie en de timing.

Soms staat de verwijdering van de borden in de overeenkomst met de aannemer en dan voert die ze zelf af. Staat het niet in het contract met de aannemer, dan worden ze gebruikt in Train World of verkocht door de NMBS. Is er geen koper, dan zal de NMBS recyclingprojecten in overweging nemen.

04.03 Frank Troosters (VB): Ik begrijp de wens om te standaardiseren, maar het blijft vreemd om prima borden daarom te vervangen door andere. Het is niet dat de NMBS te veel geld heeft.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het controleren van de NMBS-tickets voor het opstappen op de trein" (55034711C)
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De ticketcontroles voor het opstappen op de trein" (55034834C)

05.01 Frank Troosters (VB): In Brussel-Zuid voerden agenten van Securail ticketcontroles uit op het perron om discussies aan boord van de trein te vermijden.

Worden deze controleacties voortgezet of zelfs opgevoerd? Wordt de mogelijkheid onderzocht om voorafgaande controles structureel in te voeren?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De regel is dat men een ticket koopt voor men op de trein stapt. Om agressie tegenover het treinpersoneel tegen te gaan, moeten we preventieve maatregelen nemen. Securail houdt voortaan elke dag willekeurige controles in de stations. Wie geen ticket heeft, moet er een kopen vooraleer in te stappen. Deze controles zijn vorig jaar gestart en worden dit jaar opgedreven. Er waren er dit jaar al 3.500.

De NMBS bestudeert de mogelijkheden om tot een

permettant de contrôler, de manière structurelle et généralisée, les billets avant l'embarquement. On attend l'évaluation du système des opérations de contrôle, de même que l'analyse de l'incidence sur les flux de voyageurs dans les gares.

05.03 Frank Troosters (VB): Je salue cette initiative. J'espère qu'on mise également sur le renforcement des effectifs de Securail, qui fait face à une pénurie de personnel.

L'incident est clos.

Le président: La question n° 55034834C de Mme Verhaert est supprimée.

06 Questions jointes de

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des gares et des trains pour les PMR" (55034745C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les effets rapides dans le cadre de l'accessibilité du trafic ferroviaire" (55034993C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'ambition de rendre les gares plus accessibles" (55035454C)

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le contrat de gestion prévoit des mesures fortes qui amélioreront à l'avenir les déplacements de nombreuses personnes handicapées ou à mobilité réduite. L'utilisation des plaques d'accès aux M7 n'est pas possible dans toutes les gares et les collaborateurs de trains ne semblent pas toujours être en mesure de les utiliser. La résolution adoptée à la Chambre demande que tous les accompagnateurs de train soient formés et habilités à cet effet.

L'arrivée des systèmes d'annonce visuelle dans les nouvelles rames suscite également des inquiétudes chez les personnes malvoyantes, qui craignent que les annonces sonores soient moins nombreuses. Quelle est la politique à cet égard? Le Hidden Disabilities Sunflower existe depuis un certain temps pour les personnes souffrant de handicaps moins visibles tels que l'autisme ou les troubles anxieux. La SNCB envisage-t-elle de reconnaître la carte Sunflower?

06.02 Tomas Roggeman (N-VA): Lors de son entrée en fonction, le ministre a annoncé qu'il rendrait 250 gares accessibles de manière autonome à l'horizon 2050. Il est apparu clairement, entre-temps, que cet objectif ne pourra pas être atteint. Seules quatre grandes gares pourront encore être adaptées d'ici 2024, malgré l'augmentation du budget. Les annexes du contrat de gestion indiquent en outre qu'à peine 237 gares seront rendues accessibles d'ici 2032. Le ministre

structurele en algemene voorafgaande ticketcontrole te komen. Men wacht eerst op de evaluatie van het systeem van controleacties, waarbij ook wordt gekeken naar de impact op de reizigersstromen in de stations.

05.03 Frank Troosters (VB): Ik juich dit initiatief toe. Ik hoop dat er wordt ingezet op het verhogen van de mankracht bij Securail, dat met een personeeltekort kampt.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: Vraag nr. 55034834C van mevrouw Verhaert vervalt.

06 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor PBM's" (55034745C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Quick wins in het kader van de toegankelijkheid van het treinverkeer" (55034993C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijstelling van de ambitie om stations toegankelijker te maken" (55035454C)

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In het beheerscontract staan sterke maatregelen die het pendelen voor veel personen met een handicap of beperkte mobiliteit in de toekomst zullen verbeteren. Niet in alle stations is het mogelijk of blijken de treinmedewerkers in staat om de rijplaten voor de M7-toestellen te gebruiken. In de resolutie die hier werd goedgekeurd, wordt gevraagd om alle treinbegeleiders hiervoor op te leiden en toestemming te geven.

De komst van visuele aankondingen in de nieuwe treinstellen zorgt ook voor extra bezorgdheid bij personen met een visuele beperking omdat ze vrezen dat er minder auditieve aankondingen zullen komen. Wat is het beleid ter zake? Voor personen met een minder zichtbare handicap zoals autisme of angststoornissen bestaat al enige tijd de Hidden Disabilities Sunflower. Overweegt de NMBS de Sunflowerkaart te erkennen?

06.02 Tomas Roggeman (N-VA): Bij zijn aantreden kondigde de minister aan om 250 stations autonoom toegankelijk te maken tegen 2025. Ondertussen is het duidelijk geworden dat dit niet zal lukken. Amper vier grote stations zullen nog tegen 2024 kunnen worden aangepast, ondanks de budgetverhoging. In de bijlagen bij het beheerscontract staat bovendien dat tegen 2032 amper 237 stations toegankelijk zullen worden gemaakt. Kan de minister dit toelichten?

peut-il fournir des explications à ce sujet?

06.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le nombre de gares accessibles va presque doubler d'ici 2032. Du matériel roulant adapté sera également acheté afin que chaque train dispose d'au moins une voiture totalement accessible. Le personnel d'assistance est formé pour travailler avec tous les modèles de rampes et d'ascenseurs utilisés au sein de l'entreprise. On recherche constamment des moyens d'étendre le service. Dans le nouveau matériel roulant modernisé, les arrêts et la destination du train sont annoncés à la fois visuellement et auditivement.

La carte Sunflower est discutée lors de la formation permanente du personnel de la SNCB à bord. Aucune décision n'a encore été prise concernant une reconnaissance, mais j'y suis favorable.

Contrairement aux gouvernements antérieurs, ce gouvernement investit massivement dans le ferroviaire. Le plan d'investissement a été coordonné avec Infrabel et concrétisé par les contrats de gestion et un plan d'investissement pluriannuel. L'accessibilité de nos trains et de nos gares est une priorité essentielle, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Les nouveaux contrats de gestion prévoient des investissements de près de 2 milliards d'euros sur dix ans. D'ici 2032, 176 gares seront accessibles de manière autonome, contre 90 aujourd'hui.

06.04 Kim Buyt (Ecolo-Groen): L'accessibilité constitue également une priorité pour mon groupe ainsi que l'une des raisons de la résolution. Dans l'attente des nouvelles voitures, nous devons prendre des mesures rapides à mettre en œuvre et pas nécessairement onéreuses, afin de garantir l'accessibilité des anciennes voitures. Je me réjouis également de l'intérêt que vous portez à la Sunflower Card.

06.05 Tomas Roggeman (N-VA): Alors que le ministre a obtenu des fonds considérables, il fait des économies sur ces projets d'accessibilité. Il a utilisé cet argent pour élargir l'offre, généralement sur des lignes structurellement déficitaires et dans des gares affichant un faible nombre de voyageurs. Je déplore ce choix. Si le ministre adaptait l'offre à la demande, il générera davantage de moyens permettant d'améliorer l'accessibilité des gares aux fauteuils roulants.

L'incident est clos.

07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les chiffres de Vias concernant la sécurité routière" (55034975C)

06.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het aantal toegankelijke stations zal tegen 2032 bijna verdubbelen. Er komt ook aangepast rollend materieel, zodat elke trein over minstens één volledig toegankelijk rijtuig beschikt. Het bijstandspersoneel is opgeleid om te werken met alle binnen de onderneming gebruikte modellen hellingen en liften. Er wordt voortdurend gezocht hoe de dienst kan worden uitgebreid. In het nieuw, gemoderniseerd rollend materieel worden de haltes en de bestemming van de trein zowel visueel als auditief aangekondigd.

De Sunflowerkaart wordt besproken tijdens de permanente opleiding van het NMBS-personeel aan boord. Er is nog geen beslissing over een erkenning, maar ik ben er wel een voorstander van.

De regering doet, in tegenstelling tot de vorige regeringen, veel investeringen in het spoor. Het investeringsplan werd afgestemd met Infrabel en in beheerscontracten en een meerjareninvesteringsplan gegoten. De toegankelijkheid van onze treinen en stations is een essentiële prioriteit, vooral voor personen met beperkte mobiliteit. De nieuwe beheerscontracten bevatten investeringen van bijna 2 miljard euro over tien jaar. Tegen 2032 zullen 176 stations zelfstandig toegankelijk zijn, tegenover 90 vandaag.

06.04 Kim Buyt (Ecolo-Groen): Toegankelijkheid is ook voor mijn fractie een prioriteit en een van de redenen voor de resolutie. In afwachting van de nieuwe rijtuigen moeten de oudere rijtuigen toegankelijk worden gemaakt via quick wins, die niet duur hoeven te zijn. Ik ben ook blij met de persoonlijke waardering van de Sunflower Card.

06.05 Tomas Roggeman (N-VA): De minister heeft veel extra geld gekregen, maar bespaart toch op deze toegankelijkheidsprojecten. Het geld heeft hij gebruikt voor een uitbreiding van de dienstverlening, meestal op structureel verlieslatende lijnen en in stations met weinig reizigers. Ik betreur die keuze. Als de minister het aanbod afstemt op de vraag, zal hij meer middelen genereren om stations rolstoeltoegankelijker te maken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cijfers van Vias over de verkeersveiligheid" (55034975C)

07.01 **Frank Troosters** (VB): Comment le ministre explique-t-il l'augmentation du nombre de morts sur les routes de ce pays? Comment explique-t-il les différences régionales frappantes?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je me réfère à la réponse détaillée que j'ai donnée lors de la réunion précédente. Nous devons être prudents lorsque nous comparons des régions en pourcentage. L'importance démographique et l'ampleur varient considérablement d'une région à l'autre. Il est préférable d'analyser les chiffres exacts. Les chiffres régionaux fluctuent énormément. Les chiffres pour la Wallonie étaient très bons en 2021 et de nouveau moins bons en 2022. À Bruxelles, on a recensé moins d'accidents mortels pendant la période du coronavirus mais les statistiques remontent à présent, avec principalement des accidents mortels liés à l'utilisation de trottinettes électriques. La Flandre a connu une légère baisse du nombre d'accidents mortels, mais une augmentation du nombre de cyclistes tués sur les routes.

07.03 **Frank Troosters** (VB): Les statistiques peuvent être faussées par des différences d'ordre géographique, par une densité différente du réseau routier, par des conditions météorologiques différentes ou par un accident plus grave faisant plusieurs victimes. Cependant, j'ai trouvé que l'écart était particulièrement important. Peut-être devrions-nous nous repencher sur la question des trottinettes électriques.

L'incident est clos.

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les livraisons de nouveau matériel roulant à la SNCB" (55034976C)

08.01 **Frank Troosters** (VB): Qu'en est-il de la livraison du matériel roulant à la SNCB?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il n'y a pas de nouveaux retards dans la livraison du matériel M7. Pour la fin de ce mois, 262 voitures seront livrées. Les dernières livraisons sont prévues pour fin 2026. Il s'agit de la commande de 747 voitures. Les trains de cette dernière commande auront une accessibilité encore supérieure à celle des deux commandes précédentes.

L'incident est clos.

09 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le feu vert de l'Union européenne concernant les mesures d'aide énergétique en Allemagne" (55035015C)

07.01 **Frank Troosters** (VB): Hoe verklaart de minister de stijging van het aantal verkeersdoden in dit land? Hoe verklaart hij de opvallende regionale verschillen?

07.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik verwijst naar het uitgebreide antwoord dat ik in de vorige vergadering heb gegeven. We moeten voorzichtig zijn bij het vergelijken van gewesten in percentages. De bevolkingsgrootte en de omvang verschillen sterk per gewest. De exacte cijfers analyseren is een beter idee. De regionale cijfers schommelen stevig. De cijfers voor Wallonië waren in 2021 erg goed en voor 2022 weer slechter. In Brussel vielen in de coronaperiode minder doden en nu weer meer, met vooral dodelijke ongevallen met e-steps. In Vlaanderen is er een lichte daling van het aantal verkeersdoden, maar een stijging van het aantal fietsdoden.

07.03 **Frank Troosters** (VB): De statistieken kunnen worden vertekend door geografische verschillen, een verschillende dichtheid van het verkeersnet, verschillende meteorologische omstandigheden of één groter ongeval met meerdere slachtoffers. Ik vond het verschil echter opvallend groot. Misschien moeten we ons wel nog eens buigen over de e-steps.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leveringen van nieuw rollend materiaal bij de NMBS" (55034976C)

08.01 **Frank Troosters** (VB): Wat is de stand van zaken met betrekking tot de levering van het rollend materiaal voor de NMBS?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Er zijn geen bijkomende vertragingen in de levering van het M7-materiaal. Eind deze maand zullen er 262 rijtuigen zijn geleverd. De laatste leveringen zijn gepland voor eind 2026. Het betreft 747 bestelde rijtuigen. De toegankelijkheid van de treinen van die laatste bestelling zal nog beter zijn dan die van de twee voorgaande bestellingen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het groene licht van de Europese Unie over het energiestunpket in Duitsland" (55035015C)

09.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *L'Union européenne a donné le feu vert à l'Allemagne pour un ensemble de mesures d'aide à concurrence de 1,1 milliard d'euros pour le rail dans le contexte de la hausse des prix de l'énergie. L'Allemagne veut surtout éviter que la situation financière des opérateurs du fret ferroviaire se dégrade. Les États membres de l'UE décident eux-mêmes d'accorder ou non un tel soutien financier.*

La Belgique a-t-elle également demandé de telles mesures d'aide énergétique pour 2023? Le feu vert de l'UE doit-il également être demandé pour d'autres formes de soutien?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il est évident que nous sommes venus en aide aux sociétés de chemins de fer pendant la crise du coronavirus et la crise énergétique. Dans le budget 2023, une provision d'un montant de 108 millions d'euros a été inscrite pour soutenir Infrabel et la SNCB au premier semestre de 2023.

09.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ma question était de savoir si notre pays avait demandé un soutien spécifique auprès de l'UE, comme l'ont fait l'Allemagne, les Pays-Bas et la France. Apparemment, la Belgique ne l'a pas fait.

L'incident est clos.

10 Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le périmètre de sécurité autour de l'aéroport en ce qui concerne l'installation d'éoliennes" (55035016C)

10.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Cinq communes de la périphérie nord – Meise, Vilvorde, Grimbergen, Machelen et Wemmel – réunies au sein de l'intercommunale Sibelga préparent actuellement un projet ambitieux en matière d'énergie verte. Elles se heurtent toutefois à la réglementation aéroportuaire, qui date encore du temps de l'utilisation d'une ancienne technologie radar. De ce fait, un très large périmètre de sécurité a été établi autour de l'aéroport, à l'intérieur duquel aucune éolienne ne peut être installée. Pourtant, la technologie actuelle permet de garantir la sécurité avec un périmètre beaucoup plus restreint.

Est-il possible d'adapter le périmètre de sécurité? Dans l'affirmative, dans quelle mesure les projets en la matière sont-ils concrets?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En mars 2022, le gouvernement fédéral a formulé l'ambition d'augmenter la production nationale d'énergie renouvelable de 1,5 GW. L'une des mesures qui seront prises à cet effet consistera à

09.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *De Europese Unie heeft Duitsland groen licht gegeven voor een steunpakket van 1,1 miljard euro voor het spoor in het kader van de gestegen energieprijzen. Duitsland wil daarmee vooral voorkomen dat de goederenspooroperatoren in de financiële problemen komen. De Europese lidstaten beslissen zelf of ze dergelijke steun toekennen of niet.*

Heeft ook België dergelijke energiesteun aangevraagd voor 2023? Moet er ook voor andere vormen van steun een fiat aan Europa worden gevraagd?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het spreekt voor zich dat wij de spoorwegmaatschappijen ter hulp zijn geschoten tijdens de coronacrisis en de energiecrisis. In de begroting voor 2023 is een provisie ingeschreven voor een bedrag van 108 miljoen euro voor steun aan Infrabel en de NMBS in het eerste semester van 2023.

09.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijn vraag was of ons land specifieke steun bij de EU heeft aangevraagd, zoals Duitsland, Nederland en Frankrijk dat hebben gedaan. Blijkbaar hoort België daar niet bij.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsperimeter rond de luchthaven voor het plaatsen van windmolens" (55035016C)

10.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Vijf gemeenten uit de Noordrand – Meise, Vilvoorde, Grimbergen, Machelen en Wemmel – die zijn verenigd in de intercommunale Sibelga, bereiden momenteel een ambitieus groenstroombaanproject voor. Daarbij stuiten zij echter op de regelgeving van de luchthaven, die nog dateert uit de periode waarin er oude radartecnologie werd gebruikt. Daardoor is er een heel ruime veiligheidsperimeter ingesteld rond de luchthaven, waarbinnen geen windmolens mogen worden geïnstalleerd. Nogtans maakt de huidige technologie het mogelijk om met een veel kleinere perimetre de veiligheid te garanderen.

Kan de veiligheidsperimeter worden aangepast? Zo ja, hoe concreet zijn de plannen ter zake?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De federale regering heeft in maart 2022 de doelstelling geformuleerd om de nationale productie van hernieuwbare energie te verhogen met 1,5 GW. Een van de maatregelen die daartoe worden genomen,

abaisser les seuils et les restrictions imposés par skeyes et la Défense.

Un budget de 13,5 millions d'euros a été dégagé à cet effet.

Skeyes a mené une étude sur les mesures qui permettraient d'atténuer l'impact des éoliennes sur le trafic aérien. Cette initiative a notamment débouché sur l'établissement d'une feuille de route en matière de surveillance, avec un scénario idéal sur le plan de la sécurité, de l'éolien et de l'énergie ainsi qu'une liste des investissements nécessaires. Cette feuille de route a été élaborée conjointement avec la Défense de manière à parvenir à une approche holistique de l'infrastructure belge en matière de radars.

La Défense et skeyes sont d'accord pour rationaliser les installations techniques existantes, dans la mesure du possible. Les systèmes les plus robustes seront installés afin de compenser les effets négatifs des éoliennes. Cela permettra de libérer de l'espace pour le secteur éolien sans compromettre la sécurité du trafic aérien.

Une société spécialisée mandatée par skeyes examine actuellement la possibilité d'assouplir les critères de protection s'appliquant aux radars, et ce, en tenant compte des technologies les plus récentes en la matière, qui seront installées à l'horizon 2024-2025. Les résultats de l'étude sont attendus au prochain semestre.

Les communes de Meise, Vilvorde, Grimbergen, Machelen et Wemmel se trouvent toutefois dans une zone particulièrement critique autour de Brussels Airport.

Plus on se rapproche d'un aéroport, plus il est difficile de réservier de vastes zones à l'installation d'éoliennes. Pour chaque projet dans la zone, il faudra examiner sur une base individuelle si le risque peut être compensé par des mesures de mitigation.

[10.03] Karin Jiroflée (Vooruit): La réponse du ministre a commencé d'une façon très prometteuse avant de tourner en eau de boudin. Espérons que les conclusions de cette étude offriront encore des perspectives. Il serait en effet particulièrement dommage qu'un projet aussi bénéfique soit enterré.

L'incident est clos.

Le président: La question n° 55035040C de M. Roggeman est retirée.

[11] Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève à la SNCB" (55035048C)

is het verlagen van de drempels en de beperkingen die skeyes en Defensie hanteren.

Daarvoor is een budget van 13,5 miljoen euro vrijgemaakt.

Skeyes heeft een studie uitgevoerd naar mogelijke mitigerende maatregelen om de impact van windturbines op het vliegtuigverkeer te beperken. Die heeft onder meer geleid tot het opstellen van een surveillanceroadmap, met een ideaal scenario vanuit veiligheids-, wind- en energieperspectief en een opsomming van de noodzakelijke investeringen. De roadmap werd samen met Defensie ontwikkeld om te komen tot een holistische benadering van de Belgische radarinfrastructuur.

Defensie en skeyes zijn overeengekomen de bestaande technische installaties waar mogelijk te rationaliseren. De meest robuuste systemen zullen worden aangelegd om de negatieve effecten van windturbines op te vangen. Zo komt er ruimte vrij voor de windenergiesector zonder de veiligheid van het vliegtuigverkeer in het gedrang te brengen.

Een gespecialiseerde firma onderzoekt momenteel in opdracht van skeyes of de beschermingscriteria rond radars kunnen worden versoepeld. Daarbij houdt men rekening met de nieuwste radartechnologieën, die in de periode 2024-2025 zullen worden geïnstalleerd. De resultaten van de studie worden volgend semester verwacht.

De gemeenten Meise, Vilvorde, Grimbergen, Machelen en Wemmel bevinden zich wel in een bijzonder kritische zone rond Brussels Airport.

Hoe dichter bij een luchthaven, hoe moeilijker om grote zones open te stellen voor windturbines. Voor elk project in de zone zal op individuele basis moeten worden onderzocht of het risico met mitigerende maatregelen kan worden opgevangen.

[10.03] Karin Jiroflée (Vooruit): Het antwoord van de minister begon veelbelovend, maar het venijn zat in de staart. Hopelijk creëert de studie nog mogelijkheden. Het zou immers bijzonder jammer zijn dat zo'n mooi project verloren zou gaan.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: Vraag nr. 55035040C van de heer Roggeman wordt ingetrokken.

[11] Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij de NMBS" (55035048C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le vendredi 10 mars, une grève en front commun a eu lieu pour réclamer, outre un accord social, davantage de personnel et d'attention pour la sécurité.

Le ministre a-t-il entamé le dialogue avec les syndicats? Comment a-t-on répondu à leurs revendications?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La semaine dernière, un accord social a été conclu pour 2023 et 2024 entre la direction des chemins de fer et les syndicats d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail.

L'accord marque la première augmentation salariale pour le personnel d'Infrabel et de la SNCB depuis 2008. Pour atteindre ses objectifs ambitieux, la SNCB doit pouvoir compter sur un personnel compétent et motivé.

La semaine du 6 mars, une grève générale a été organisée dans le secteur public. La grève est un droit fondamental dans notre État de droit démocratique. Je suis attentif aux préoccupations des travailleurs en général, et du personnel de la SNCB et d'Infrabel en particulier.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'augmentation salariale est une bonne chose, mais il est nécessaire d'investir davantage dans du personnel supplémentaire pour que chacun puisse exercer son travail correctement.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'information aux voyageurs" (55035113C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nœuds de correspondance" (55035126C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures pour lutter contre les conséquences des retards de trains" (55035132C)

12.01 Josy Arens (Les Engagés): *L'information aux voyageurs diffère souvent en fonction du terrain ou des canaux de diffusion. Les différents canaux de communication (haut-parleurs, écrans, site web, applications mobiles) sont-ils alimentés par la même source d'information? Y a-t-il encore des interventions manuelles? Les TEC et la SNCB collaborent-ils pour diffuser des informations sur les correspondances intermodales?*

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op vrijdag 10 maart vond een staking van het gemeenschappelijke vakbondsfront plaats om, naast een sociaal akkoord, ook meer personeel en een verhoogde aandacht voor veiligheid te vragen.

Is de minister in dialoog gegaan met de vakbonden? Hoe werd er aan hun eisen tegemoetgekomen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Vorige week werd tussen de directie van de spoorwegen en de vakbonden van Infrabel, de NMBS en HR Rail een sociaal akkoord gesloten voor 2023 en 2024.

Met het akkoord komt er voor het eerst sinds 2008 een loonsverhoging voor het personeel van Infrabel en de NMBS. Om haar ambitieuze doelstellingen te kunnen halen, moet de NMBS op competent en gemotiveerd personeel kunnen rekenen.

In de week van 6 maart was er een algemene staking in de overheidssector. Staken is een fundamenteel recht in onze democratische rechtsstaat. Ik heb oog voor de bezorgdheden van de werknemers in het algemeen, en van het personeel van de NMBS en Infrabel in het bijzonder.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De loonsverhoging is een goede zaak, maar er moet verder worden geïnvesteerd in bijkomend personeel, zodat iedereen zijn job naar behoren kan uitvoeren.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatieverstrekking aan de reizigers" (55035113C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbindingsknooppunten" (55035126C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen ter beperking van de gevolgen van treinvertragingen" (55035132C)

12.01 Josy Arens (Les Engagés): *De reizigersinformatie verschilt vaak afhankelijk van het informatiekanaal en wijkt nogal eens af van de realiteit in het veld. Krijgen de verschillende communicatiekanalen (luidsprekers, beeldschermen, website, apps) hun informatie uit dezelfde bron? Wordt er soms nog manueel ingegrepen? Werken de TEC en de NMBS samen om informatie te verstrekken over de intermodale aansluitingen?*

Le récent contrat de service public entre le fédéral et la SNCB indique une étude sur la mise en place de 76 "nœuds de correspondance", sans donner de timing ni de localisation. Les réunions de réflexion sur la mobilité se sont multipliées, notamment dans les "bassins de mobilité", mais rien de concret n'en ressort à ce jour. Quelle est la liste des gares "nœuds de correspondance"? Dans ce type de gare, quel sera le temps moyen de correspondance avec les TEC et les autres trains?

La ponctualité des trains est un élément clé permettant le shift modal et garantissant l'intermodalité entre le réseau structurant et le réseau TEC. Quelles sont les gares qui affichent les correspondances en cas de retard de trains? L'échange d'informations en temps réel entre la SNCB et les TEC existe à la gare de Namur. Dans quelles autres gares?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'information aux voyageurs constitue l'un des dix nouveaux indicateurs de performance repris dans le contrat de service public. Cette information lors de perturbations doit atteindre 90 % d'ici 2032 contre 79 % aujourd'hui.

Les canaux d'information en gare, en ligne et dans les trains s'alimentent à la même source. Le personnel opérationnel peut cependant se livrer à des opérations manuelles. Le calculateur d'itinéraire de la SNCB informe des possibilités de correspondance avec d'autres trains, le bus, le tram et le métro. D'après le contrat de service public, la SNCB doit développer les gares comme plates-formes intermodales.

Depuis quelques années, la SNCB donne accès aux TEC et à De Lijn dans un système centralisé permettant d'assurer de meilleures correspondances. Au total, 37 gares wallonnes et 57 gares flamandes en sont équipées. Le système arrivant en fin de cycle, il sera bientôt remplacé par un outil de communication numérique plus efficace.

Le nouveau contrat de service public reprend l'ambition de transformer nos gares en nœuds de correspondance. La SNCB est en train d'identifier les gares les plus pertinentes, en tenant compte des besoins des voyageurs ainsi que de la configuration du réseau.

La SNCB travaille sur l'alignement des horaires trains-bus-métros-trams et sur le potentiel de

In het recente openbare dienstcontract tussen de federale Staat en de NMBS wordt er verwezen naar een studie over de invoering van 76 overstapknooppunten. Er wordt geen tijdpad opgegeven, noch worden er locaties meegedeeld. Er werden talloze reflectievergaderingen over mobiliteit gehouden, met name in de bassins de mobiliteit (vervoerregio's), maar tot nu toe is er niets concreets uit de bus gekomen. Welke stations staan er op de lijst van overstapknooppunten? Wat zal in die stations de gemiddelde wachttijd zijn voor een aansluiting op het vervoersnet van de TEC en op andere treinen?

De stiptheid van de treinen is een sleutelfactor in de modal shift, en een garantie voor de intermodaliteit tussen het structurerende vervoersnet en het TEC-net. In welke stations worden de aansluitingen geafficheerd bij treinvertragingen? In Namen wordt er realtime informatie uitgewisseld tussen de NMBS en de TEC. In welke andere stations gebeurt dat ook?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De reizigersinformatie vormt een van de tien nieuwe prestatie-indicatoren in het openbare dienstcontract. In geval van verstoorde situaties moet de streefwaarde voor reizigersinformatie in 2032 90 % zijn, tegenover 79 % vandaag.

De informatie die via de kanalen in de stations, online en op de trein verspreid wordt, is afkomstig van één en dezelfde bron. Het operationele personeel kan echter manueel ingrijpen. Via de routeplanner van de NMBS wordt er informatie verstrekt over mogelijke aansluitingen op andere treinen, de bus, de tram en de metro. Overeenkomstig het openbare dienstcontract moet de NMBS de stations uitbouwen tot intermodale platformen.

Sinds enkele jaren biedt de NMBS toegang tot de TEC en De Lijn via een gecentraliseerd systeem, dat het mogelijk maakt om de beste aansluitingen te garanderen. In totaal zijn 37 Waalse en 57 Vlaamse stations hiermee uitgerust. Aangezien dit systeem end-of-life is, zal het binnenkort vervangen worden door een efficiëntere digitale communicatielool.

Het nieuwe openbare dienstcontract bevat de ambitie om onze stations in aansluitingsknooppunten te veranderen. De NMBS bepaalt momenteel welke stations daarvoor het meest aangewezen zijn en houdt daarbij rekening met de behoeften van de reizigers en de wijze waarop het spoorwegnet is opgebouwd.

De NMBS doet inspanningen om de dienstregelingen van treinen, bussen, metro's en

rabattement des transports régionaux vers des gares ou points d'arrêt aux conditions optimales pour les correspondances. Le nombre de correspondances est l'un des indicateurs du nouveau contrat de service public. Des bonus et malus sont associés au respect de ces indicateurs de performance.

Des progrès sont en cours. Le dialogue est bon entre les entreprises ferroviaires, ainsi qu'entre les ministres – qui se retrouveront pour une Conférence interministérielle de la Mobilité.

[12.03] Josy Arens (Les Engagés): Je suis satisfait de cette évolution.

L'incident est clos.

[13] Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohabitation train-vélo sur la ligne 163" (55035157C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne 163" (55035224C)

[13.01] Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Pour la ligne 163 Libramont-Bastogne, fermée provisoirement, les bourgmestres de Bastogne, Bertogne et Libramont suggèrent d'appliquer le modèle de la ligne de train allemande Trier-Gerolstein qui coexiste avec un RAVeL.

La Région wallonne envisage pour la ligne 163 la solution d'un RAVeL répondant aux objectifs de transfert modal fixés en Wallonie.

Les projets allemands sont-ils transposables en Belgique? Si oui, a-t-on recherché des lignes potentielles? Existe-t-il une concertation avec les Régions? Quelles sont les opportunités et obstacles à la cohabitation train-vélo sur la ligne 163?

[13.02] Josy Arens (Les Engagés): Infrabel doit garder intacte l'assiette de la ligne 163 pour la reconstruire si besoin.

Suite à sa fermeture en 1993, Bastogne est la seule ville belge de plus de 15 000 habitants sans desserte ferroviaire vers les grandes villes du pays. Elle est à 30 km de la gare la plus proche. Les autorités locales demandent donc un RAVeL le long de la ligne 163.

Pour ce faire, votre homologue wallon dévitaliserait l'infrastructure ferroviaire existante alors qu'on pourrait construire un RAVeL laissant intacte la ligne

trams op elkaar af te stemmen en om het regionale vervoer te verbinden met stations of stopplaatsen waar de omstandigheden voor de aansluitingen optimaal zijn. Het aantal aansluitingen is een van de prestatie-indicatoren in het nieuwe openbare dienstcontract. De naleving van die indicatoren wordt aan een bonus-malussysteem gekoppeld.

Er wordt vooruitgang geboekt. Er heerst een constructieve dialoog tussen de spoorbedrijven. Hetzelfde geldt voor de ministers, die zullen bijeenkomen in de interministeriële conferentie Mobiliteit.

[12.03] Josy Arens (Les Engagés): Ik ben blij met deze ontwikkelingen.

Het incident is gesloten.

[13] Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het samengaan van trein en fiets op lijn 163" (55035157C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 163" (55035224C)

[13.01] Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Voor spoorlijn 163 Libramont-Bastenaken, die tijdelijk gesloten is, stellen de burgemeesters van Bastenaken, Bertogne en Libramont voor het model van de Duitse spoorlijn Trier-Gerolstein toe te passen, waarnaast een trage weg ligt.

Het Waalse Gewest overweegt de oplossing van zo een RAVeL voor lijn 163, aangezien die beantwoordt aan de in Wallonië gestelde doelstellingen voor de modal shift.

Kan het Duitse model in België toegepast worden? Zo ja, werd er onderzocht op welke lijnen dat mogelijk is? Wordt er met de gewesten overlegd? Wat zijn de opportuniteiten en hinderpalen voor een samengaan van trein en fiets op lijn 163?

[13.02] Josy Arens (Les Engagés): Infrabel moet de spoorbedding van lijn 163 intact houden om die lijn indien nodig te heropenen.

Als gevolg van de sluiting van die lijn in 1993 is Bastenaken de enige Belgische stad met meer dan 15.000 inwoners die geen treinverbinding heeft met de grote steden in ons land. Het dichtstbijgelegen station bevindt zich op 30 kilometer afstand. De lokale overheden zijn dan ook vragende partij voor een RAVeL langs lijn 163.

Om dat te verwezenlijken wil uw Waalse collega de bestaande spoorinfrastructuur afbreken, terwijl men een RAVeL zou kunnen aanleggen, waarbij de lijn

pour la réactiver, comme en Allemagne.

Combien coûterait la remise en service de la ligne 163? Serait-ce financable par l'Europe? Avez-vous introduit un dossier en ce sens? Que pensez-vous de l'argument de relier une ville de plus de 15 000 habitants, site touristique de surcroît, au réseau ferroviaire?

Avez-vous encouragé votre homologue wallon à étudier le décentrage du RAVeL pour permettre le maintien de l'assiette? Tout est possible quand la volonté politique y est!

13.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Au début des années 1990, lorsque le PSC était au gouvernement, la SNCB a mis un terme à l'exploitation des trains sur la ligne 163, entre Libramont et Bastogne. La ligne de bus 163b a été mise en place et partiellement financée par la SNCB. En 2009, alors que le cdH était au pouvoir, l'autorisation de démontage de la ligne 163 a été accordée par les ministres de tutelle. La ligne a été déferrée en 2011. Aujourd'hui, l'assiette ferroviaire est couverte de végétation. La dévitalisation de l'infrastructure est donc le résultat du désinvestissement des dernières décennies.

Le projet régional de RAVeL permet au contraire de préserver l'assiette. Sur la ligne Dinant-Givet, où rien n'a été fait, des citoyens ont construit dessus!

Infrabel doit garder intacte l'assiette de cette ligne pour permettre sa reconstruction si le trafic le nécessite. J'y veille.

L'exemple allemand a été développé sur une ligne initialement à double voie, alors que la ligne 163 est historiquement à voie unique. L'assiette existante ne permettrait probablement pas d'accueillir conjointement une ligne ferroviaire et un RAVeL. Il faut avant tout préserver l'assiette pour parer à toute hypothèse. On peut envisager de construire, à côté des lignes, des voies cyclables, comme nous l'avons déjà fait. Mais j'affecte les moyens là où c'est utile et urgent, pour accroître l'offre des trains et le transport de marchandises. Ce projet de RAVeL est compatible avec le rêve de réouverture de cette ligne ferroviaire.

13.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): J'ai aussi trouvé malvenu qu'un ancien président du cdH semble vous accuser de ne pas défendre les lignes rurales. En 1993, une coalition PS-CVP-SP-PSC a fermé cette voie pendant vingt ans. Le bourgmestre de Bastogne, alors président du cdH, a ordonné

intacte gehouden wordt om ze te kunnen heropenen, zoals men in Duitsland deed.

Welk prijskaartje zou er aan de heropening van lijn 163 hangen? Zou Europa dat kunnen financieren? Hebt u een dossier in die zin ingediend? Wat vindt u van het argument dat een stad met meer dan 15.000 inwoners, een toeristische trekpleister bovendien, per spoor bereikbaar zou moeten zijn?

Hebt u uw Waalse ambtgenoot aangemoedigd om te onderzoeken of de RAVeL niet ernaast kan worden aangelegd zodat de bedding behouden kan blijven? Alles is mogelijk als de politieke wil er is!

13.03 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Begin jaren 90, toen de PSC in de regering zat, heeft de NMBS de exploitatie van het treinverkeer op lijn 163 tussen Libramont en Bastogne beëindigd. Buslijn 163b werd ingevoerd en gedeeltelijk door de NMBS gefinancierd. In 2009, toen het cdH aan de macht was, hebben de voogdijministers hun toestemming voor de ontmanteling van lijn 163 verleend. De sporen op de lijn werden in 2011 opgebroken. Vandaag is de spoorwegbedding overwoekerd. Het verval van de infrastructuur is dus het resultaat van de desinvesteringen van de jongste decennia.

Dankzij het gewestelijke RAVeL-project kan de bedding daarentegen behouden blijven. Op de lijn Dinant-Givet, waar er niets ondernomen werd, hebben burgers op de bedding gebouwd!

Infrabel moet de bedding van deze spoorlijn intact houden zodat ze opnieuw in gebruik genomen kan worden als dat noodzakelijk zou worden voor het verkeer. Ik hou hier een waakzaam oog op.

Het Duitse project werd uitgevoerd op een lijn die aanvankelijk een dubbelspoor was, terwijl lijn 163 vanouds een enkelspoor is. Met de bestaande bedding zou een combinatie van een spoorlijn en een RAVeL-pad wellicht niet mogelijk zijn. De bedding moet absoluut in stand gehouden worden om op elke hypothese voorbereid te zijn. Het is een optie om fietspaden aan te leggen naast de spoorlijnen, zoals we al eerder gedaan hebben. Ik zet de middelen echter in daar waar ze nuttig en dringend zijn, om het spooraanbod en het goederenvervoer uit te breiden. Dit RAVeL-project is verenigbaar met de droom om de spoorlijn in kwestie te heropenen.

13.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik vond het ook misplaatst dat een gewezen cdH-voorzitter u ervan leek te beschuldigen de landelijke lijnen niet te verdedigen. In 1993 stelde een coalitie van PS, CVP, SP en PSC dat spoor gedurende twintig jaar buiten gebruik. De burgemeester van Bastenaken, die toen

l'enlèvement des rails en 2010-2011. Ecolo est toujours un maître-achat pour la défense du rail et des RAVeL. M. Arens nous a encore dit, ce matin en commission, son mépris pour la solution cycliste. Vos solutions sont beaucoup plus adéquates.

cdH-voorzitter was, gaf het bevel om de sporen in 2010-2011 op te breken. Wie het spoor en het RAVeL-netwerk wil verdedigen, vindt in Ecolo altijd een trouwe bondgenoot. Vanmorgen maakte de heer Arens ons in de commissie nog maar eens duidelijk hoezeer hij afkerig staat tegenover het aanleggen van die fietspaden. De oplossingen die u voorstelt, mijnheer de minister, zijn veel passender.

13.05 Josy Arens (Les Engagés): Quand vous annoncez avoir mobilisé 43 milliards d'euros en dix ans, 41 milliards l'ont été par les ministres précédents.

En début de législature, M. Gilkinet n'était pas encore ministre, nous avons entendu dans cette commission l'idée de vendre cette ligne 163 pour le RAVeL! Essayez d'obtenir les Fonds européens pour relancer cette ligne et créer à côté un RAVeL pour raccorder Bastogne aux autres villes de ce pays!

Le PSC et le cdH – que vous pointez – ont rarement géré la tutelle sur la SNCB.

Quand vous parlez des 43 milliards d'euros, je vise tous les ministres qui vous ont précédé. Selon moi, M. Bellot s'est battu pour le rail. Quand on vous écoute, vos prédécesseurs n'ont rien fait. Heureusement, vous en êtes le sauveur!

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement en liquide du titre de transport auprès de l'accompagnateur de train" (55035158C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces à bord des trains" (55035600C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des paiements en espèces à bord des trains" (55035624C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À partir du 1^{er} mai 2023, il ne sera plus possible de payer en espèces à bord des trains. Or, depuis juillet 2022, la loi impose aux entreprises de permettre les paiements tant électroniques qu'en espèces.

Cette décision a-t-elle été soutenue par tous les membres du conseil d'administration de la SNCB? La SNCB et les syndicats se sont-ils encore concertés au sujet de cette mesure? Le ministre pourra-t-il encore empêcher son entrée en vigueur?

13.05 Josy Arens (Les Engagés): Van de 43 miljard euro die u naar eigen zeggen in tien jaar tijd ingezet hebt, werd er 41 miljard euro door de vorige ministers uitgebroken.

Bij het begin van de legislatuur, toen de heer Gilkinet nog geen minister was, werd in deze commissie het idee geopperd om lijn 163 te verkopen voor het RAVeL-netwerk! U moet proberen Europese middelen te verkrijgen om deze lijn nieuw leven in te blazen en daarnaast een RAVeL-route aanleggen om Bastenaken met de andere steden van dit land te verbinden!

De PSC en het cdH – waarnaar u verwijst – waren maar zelden bevoegd voor de NMBS.

Wat betreft het bedrag van 43 miljard euro waarover u het hebt, moet ik toch verwijzen naar al uw voorgangers. Volgens mij heeft de heer Bellot sterk geijverd voor het spoor. Als men u moet geloven, hebben uw voorgangers niets gedaan. Gelukkig bent u de reddende engel!

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetaling bij de aankoop van het vervoerbewijs bij de treinbegeleider" (55035158C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetalingen aan boord" (55035600C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van cashbetalingen aan boord van de trein" (55035624C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vanaf 1 mei 2023 zal het niet meer mogelijk zijn om aan boord van de trein met cash geld te betalen. Sinds juli 2022 vereist de wetgeving nochtans dat ondernemingen zowel elektronisch als contant betalen mogelijk maken.

Werd deze beslissing door alle leden van de raad van bestuur van de NMBS gesteund? Is er nog overleg geweest tussen de NMBS en de vakbonden over deze maatregel? Zal de minister dit nog tegenhouden?

14.02 Frank Troosters (VB): *Les voyageurs qui souhaitent acheter un ticket à bord du train, ne pourront le faire à partir du mois de mai qu'en payant électroniquement.*

Le ministre estime-t-il que cette mesure est favorable aux clients? Une concertation a-t-elle été menée préalablement avec les accompagnateurs de train? Cette mesure ne risque-t-elle pas de donner lieu à des incidents?

14.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai déjà répondu à cette question lors de la séance plénière de la semaine dernière.

La SNCB se concerte en permanence avec ses syndicats. La semaine dernière, la suppression des paiements en espèces n'a plus été abordée.

(En français) Il est prévu que l'accompagnateur puisse délivrer aux voyageurs ne disposant pas d'un moyen de paiement à bord un bordereau l'invitant à payer ultérieurement au même tarif qu'à bord. Je serai attentif à l'application de cette mesure qui sera adaptée si besoin est.

14.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La semaine dernière, une nouvelle action a été menée par les syndicats à Namur. Le personnel craint un risque accru d'agressions dans les trains. Ils voient plutôt la mesure en question comme une manière de réaliser des économies, par le biais de laquelle un grand groupe de personnes est exclu.

14.05 Frank Troosters (VB): Certains clients seront laissés à l'abandon. Il est positif que les paiements électroniques deviennent possibles partout, mais l'objectif n'a jamais été de supprimer les paiements en espèces. Je suis convaincu que cette mesure sera une source de discussions qui entraînera davantage d'agressions à l'égard des accompagnateurs de train.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière" (55035162C)
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train des trois pays et ses conséquences pour la ligne 44" (55035467C)
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière et la ligne 44" (55035469C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle liaison entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle" (55035511C)

14.02 Frank Troosters (VB): *Treinreizigers die een ticket aan boord van de trein willen kopen, zullen dat vanaf mei enkel nog elektronisch kunnen doen.*

Vindt de minister dat klantvriendelijk? Werd er vooraf overlegd met de treinbegeleiders? Zal deze maatregel geen aanleiding geven tot incidenten?

14.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb hierop reeds geantwoord in de plenaire vergadering van vorige week.

De NMBS is op permanente basis in overleg met haar vakbonden. De voorbije week kwamen de no-cashbetalingen daarbij niet meer ter sprake.

(Frans) Als een reiziger niet in staat is zijn ticket in de trein te betalen, kan de begeleider hem een strookje geven met het verzoek zijn reis later tegen hetzelfde boordtarief te betalen. Ik zal toeziend op de toepassing van die maatregel, die zo nodig aangepast zal worden.

14.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vorige week was er nog een actie van de vakbonden in Namen. Het personeel dreigt voor meer risico op agressie in de treinen. Zij zien dit eerder als een besparingsmaatregel. Hiermee wordt een hele groep mensen uitgesloten.

14.05 Frank Troosters (VB): Bepaalde klanten zullen nu uit de boot vallen. Het is goed dat elektronische betalingen overal mogelijk worden, maar het is nooit de bedoeling geweest om cashbetalingen af te schaffen. Ik ben ervan overtuigd dat dit een bron van discussie zal worden, wat zal leiden tot meer agressie tegenover treinbegeleiders.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding" (55035162C)
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drielandentrein en de gevolgen ervan voor lijn 44" (55035467C)
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding en lijn 44" (55035469C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe treinverbinding tussen Luik, Maastricht en Aken" (55035511C)

15.01 Julie Chanson (Ecolo-Groen): La mobilité vers l'Allemagne est assurée notamment par la liaison Spa-Aix-la-Chapelle. Les trains L circulant sur cette ligne sont souvent qualifiés de "trains-musées", que leur vétusté et accessibilité rend peu attractifs.

Lors de la session plénière du parlement Benelux le 17 mars, le responsable de l'association TreinTramBus a annoncé le renouvellement du matériel sur cette ligne. Est-il prévu de renouveler le matériel assurant les connections vers l'Allemagne entre Spa et Aix? Si oui, dans quel timing? Ce nouveau matériel améliorera-t-il l'accessibilité des trains, notamment pour les PMR et les cyclistes? Des modifications d'horaires sont-elles prévues?

Par ailleurs, votre annonce du 14 mars au sujet de la signature d'un accord entre la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas pour créer une nouvelle ligne ferroviaire qui reliera Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle pourrait impacter la ligne 44. Quelles conséquences aura la création de cette ligne des trois pays? Continuera-t-elle de relier Aix-la-Chapelle une fois ce train mis en service?

15.02 Chanelle Bonaventure (PS): Le 14 mars, je me suis aussi réjouie du lancement de la ligne des trois pays. Pourriez-vous nous annoncer une date de lancement plus précise que la fin de cette année?

Les trains seront-ils équipés du système ETCS? L'exemple du train des trois pays pourrait-il inspirer d'autres projets du même type ailleurs? Si oui, lesquels?

15.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Avec mon homologue néerlandaise, nous avons signé un accord pour le lancement du *drielandentrein*, qui reliera Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle dès décembre 2023. Cet accord est cosigné par la province du Limbourg hollandais, par les Nederlandse Spoorwegen et par la SNCB.

Ce nouveau train transfrontalier fera 18 allers-retours en semaine, 17 le samedi et 16 le dimanche. Les voyageurs pourront relier Aix-la-Chapelle au départ de Liège via Maastricht ou Verviers. Les voyageurs au départ de Spa rejoindront Aix-la-Chapelle via une correspondance à Verviers.

Sur cette ligne, il est prévu d'utiliser de nouvelles automotrices FLIRT appartenant à Arriva équipées de l'ETCS. Ce matériel, apte à accueillir des personnes à mobilité réduite et des vélos, doit être homologué par la European Agency for Railways. Il s'agit d'un très beau projet.

15.01 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Wie met de trein naar Duitsland wil, kan met name van de lijn Spa-Aken gebruikmaken. De L-treinen op die lijn worden vaak 'museumtreinen' genoemd en zijn door hun ouderdom en moeilijke toegankelijkheid niet echt aantrekkelijk.

De verantwoordelijke van de vzw TreinTramBus heeft op de plenaire vergadering van het Beneluxparlement op 17 maart aangekondigd dat het materieel op die lijn vernieuwd zou worden. Zal het materieel dat op de verbinding naar Duitsland tussen Spa en Aken ingezet wordt vernieuwd worden? Zo ja, wanneer? Zal dit nieuwe materieel voor een betere toegankelijkheid van de treinen zorgen, met name voor PBM's en fietsers? Zal de dienstregeling aangepast worden?

Op 14 maart hebt u de ondertekening van een akkoord tussen België, Duitsland en Nederland over de aanleg van een nieuwe spoorlijn tussen Luik, Maastricht en Aken aangekondigd. Dit zou gevolgen kunnen hebben voor lijn 44. Welke gevolgen zal de aanleg van die drielandenlijn hebben? Zal lijn 44 naar Aken behouden blijven zodra die trein in gebruik genomen wordt?

15.02 Chanelle Bonaventure (PS): Op 14 maart was ik ook blij met de lancering van de drielandentrein. Kunt u ons een exactere datum meegeven dan eind dit jaar?

Zullen de treinen met het ETCS uitgerust zijn? Kan onze drielandentrein als inspiratie dienen voor andere, vergelijkbare projecten op andere locaties? Zo ja, welke?

15.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Samen met mijn Nederlandse collega heb ik een akkoord ondertekend voor de lancering van de drielandentrein, die vanaf december 2023 Luik, Maastricht en Aken met elkaar zal verbinden. Dat akkoord werd medeondertekend door de Nederlandse provincie Limburg, de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS.

De nieuwe internationale trein zal 18 heen- en terugritten verzorgen op weekdagen, 17 op zaterdag en 16 op zondag. De reizigers zullen vanuit Luik via Maastricht of Verviers naar Aken kunnen sporen. Vanuit Spa zal men naar Aken kunnen reizen via een aansluiting in Verviers.

Het is de bedoeling dat er op die lijn nieuwe motorstellen van het type FLIRT van Arriva zullen rijden, die met ETCS uitgerust zijn. Dat materieel, dat geschikt is voor fietsen en personen met een beperkte mobiliteit, moet gehomologeerd worden door het EU Agency for Railways. Het is een heel mooi project.

Les billets de trains seront disponibles via les canaux de vente habituels. L'offre tarifaire est en cours d'élaboration avec les partenaires étrangers. Selon la SNCB, la tarification sera similaire à l'actuelle.

Je suis fier qu'on ait pu conclure cet accord avec nos voisins, pour apporter une alternative aux vols de courte distance vers Cologne, Londres ou Paris. Ces trains pourront alimenter nos gares internationales.

15.04 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Je me réjouis d'entendre qu'il y aura de nouvelles automotrices plus modernes. Néanmoins, des interrogations persistent et je vous réinterrogerai sur les conséquences de l'impact de cette mise en service. Je ne voudrais pas voir les horaires modifiés ou des trains supprimés au détriment des navetteurs.

Nous devons garantir un bon réseau ferroviaire en zone rurale. Je sais que vous y êtes attentif mais ce n'est pas toujours le cas des conseils d'administration.

15.05 Chanelle Bonaventure (PS): J'apprécie déjà les bonnes nouvelles et j'espère une concrétisation pour Noël.

L'incident est clos.

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port d'armes dans les chemins de fer" (55035250C)

16.01 Frank Troosters (VB): *Dans un reportage de Terzake, nous avons pu voir qu'aujourd'hui, les accompagnateurs de train et d'autres membres du personnel ferroviaire étaient même menacés avec des armes.*

Le ministre a-t-il pris connaissance des faits révélés dans l'émission Terzake? Comment le ministre entend-il lutter contre la violence croissante dans les chemins de fer et, notamment, contre le port d'armes?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai déjà indiqué à plusieurs reprises que nous ne pouvons en aucun cas tolérer quelque forme d'agression que ce soit. Je condamne fermement les agressions contre le personnel des chemins de fer. J'ai vu le reportage en question. L'entreprise et l'autorité publique doivent considérer chaque acte d'agression comme un acte de trop et poursuivre systématiquement. Les victimes doivent toujours

Treintickets voor die verbinding zullen via de gebruikelijke verkoopkanalen verkrijgbaar zijn. De tarieven worden momenteel nog met de buitenlandse partners afgestemd. Volgens de NMBS zullen de tarieven in lijn liggen met de huidige tarieven.

Ik ben er trots op dat men dit akkoord met onze buurlanden heeft kunnen sluiten om een alternatief te bieden voor korteafstandsvluchten naar Keulen, Londen of Parijs. Deze treinen zullen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van onze internationale stations.

15.04 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Ik ben blij te horen dat er nieuwe, modernere treinstellen zullen worden ingezet. Er blijven echter vraagtekens zodat ik u nieuwe vragen zal stellen over de gevolgen van de ingebruikneming van die nieuwe verbinding voor lijn 44. Ik zou niet willen dat er uregelingen gewijzigd of treinen afgeschaft worden ten nadele van de reizigers.

We moeten een degelijk spoorwegnet in de landelijke gebieden garanderen. Ik weet dat u daar aandacht voor hebt, maar dat geldt niet altijd voor de raden van bestuur.

15.05 Chanelle Bonaventure (PS): Ik ben blij met het goede nieuws, en ik hoop dat een en ander tegen Kerstmis in kalk en cement is.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wapendracht binnen het spoorgebeuren" (55035250C)

16.01 Frank Troosters (VB): *In een reportage toonde Terzake dat treinbegeleiders en ander personeel tegenwoordig zelfs met wapens worden bedreigd.*

Heeft de minister kennis genomen van de feiten die in de uitzending van Terzake werden uitgezonden? Hoe wil de minister het toenemende geweld op het spoor indijken en in het bijzonder wapens weren?

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb het al vaak gezegd: we mogen geen agressie tolereren, onder geen enkele vorm en onder geen enkel beding. Ik veroordeel agressie tegen het spoorpersoneel ten strengste. Ik heb de reportage gezien. De maatschappij en de overheid moeten elke daad van agressie bestempelen als een geval te veel en de agressie systematisch vervolgen. De slachtoffers moeten altijd worden ondersteund.

être soutenues.

Pour ce faire, le gouvernement recrute notamment des agents Securail supplémentaires. Nous envisageons également d'instaurer des contrôles de billets avant l'embarquement. Après une agression, les collaborateurs de la SNCB bénéficient toujours d'une aide psychologique et d'une assistance juridique.

Enfin, la SNCB a lancé il y a quelques semaines une campagne sur les agressions contre son personnel.

Des faits commis avec des armes sont évidemment très inquiétants. Cette question est de la compétence du ministre de la Justice. Le port d'armes est interdit partout en Belgique, y compris dans les trains.

Présidente: Maria Vindevoghel

16.03 Frank Troosters (VB): Le fait que des voyageurs portent des armes doit également préoccuper le ministre de la Mobilité. Évidemment, nous avons des opinions divergentes sur les actions du gouvernement et sur l'efficacité de celles-ci.

L'incident est clos.

17 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité à la gare de Denderleeuw durant et après les travaux" (55035264C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *À ma question écrite du 27 janvier 2023, le ministre a répondu que la SNCB installera des caméras dans la gare de Denderleeuw. Ces caméras relèvent-elles de la surveillance générale de la gare ou de la surveillance du chantier?*

Un partenariat existe également entre la commune et la SNCB. Des concertations sont organisées à intervalles réguliers en ce qui concerne la sécurité. Le ministre peut-il nous apporter des précisions à ce sujet?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les caméras serviront à surveiller la gare après l'achèvement des travaux. La commune, la police locale, la Police des chemins de fer et Securail se réunissent régulièrement pour aborder les questions de sécurité. En 2022, ces concertations ont eu lieu à six reprises. L'initiative vient de Securail, en coopération avec la commune. Les informations pertinentes qui sont partagées comprennent les incidents de sécurité récents, les interventions de la police et de Securail, les moments auxquels la SNCB accorde une attention particulière, la

Deze regering doet dat onder meer door extra Securailagenten aan te werven. We overwegen ook ticketcontrole voor men de trein op mag. Na agressie krijgen NMBS-medewerkers altijd psychologische hulp en juridische bijstand.

De NMBS lanceerde ten slotte een aantal weken geleden een campagne rond agressie tegen haar personeel.

Feiten met wapens zijn uiteraard erg zorgwekkend. De kwestie is een bevoegdheid van de minister van Justitie. Wapendracht mag nergens in België, dus ook niet op de trein.

Voorzitster: Maria Vindevoghel

16.03 Frank Troosters (VB): Wapendracht moet ook de bezorgdheid van de minister van Mobiliteit zijn. We verschillen van mening over wat de regering doet en over hoe effectief dat is, natuurlijk.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in het station Denderleeuw tijdens en na de bouwwerken" (55035264C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Op mijn schriftelijke vraag van 27 januari 2023 antwoordde de minister dat de NMBS camera's zal plaatsen in het station van Denderleeuw. Vallen deze camera's onder de algemene bewaking van het station of dienen ze voor de bewaking van de werf?*

Er is ook een samenwerkingsverband tussen de gemeente en de NMBS. Op geregelde tijdstippen wordt overlegd over de veiligheid. Kan de minister daar meer duiding over geven?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De camera's dienen voor de bewaking van het station na afloop van de werken. De gemeente, de lokale politie, de Spoorwegpolitie en Securail komen op gezette tijden samen om de veiligheidsproblemen te bespreken. In 2022 vond het overleg zes keer plaats. Het initiatief gaat uit van Securail, in samenwerking met de gemeente. De relevante informatie die wordt gedeeld, behelst recente veiligheidsvoorvalen, tussenkomsten van de politie en Securail, de tijdstippen waaraan de NMBS bijzondere focus besteedt, de planning en de resultaten van de acties.

planification et les résultats des actions. Des rapports et des chiffres sont également partagés.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Le ministre parle de caméras après les travaux, mais ces travaux prendront un certain temps. La gare de Denderleeuw est plus qu'une gare; le tunnel de la gare relie deux secteurs importants de Denderleeuw. Récemment, une rixe a éclaté entre deux bandes de Bruxellois. La "bruxellisation" de la région de la Dendre est problématique. Il est donc important que la SNCB accorde une plus grande attention aux questions de sécurité. Cette stratégie ne pourra être que positive pour le nombre de voyageurs.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

Le président: Les questions n°s 55035288C de M. Rigot et 55035289C de Mme Zanchetta sont reportées.

18 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'occupation des parkings gérés par la SNCB" (55035299C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux d'occupation des parkings de la SNCB" (55035375C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des parkings dans les gares" (55035514C)

18.01 Frank Troosters (VB): La SNCB invoque traditionnellement la confidentialité des données commerciales pour ne pas devoir communiquer les chiffres sur le taux d'occupation de ses parkings.

Pourquoi ces données sont-elles confidentielles? La SNCB dispose-t-elle bien de ces informations et le ministre pourra-t-il faire en sorte que les députés les reçoivent?

18.02 Chanelle Bonaventure (PS): Les prix pratiqués dans les parkings de la SNCB sont assez élevés, ce qui semble contradictoire avec la volonté affichée de promouvoir la multimodalité. On est également étonné de la disparité des tarifs, que ce soit pour les abonnements ou les tickets quotidiens.

Comment expliquez-vous ces disparités? Ne faudrait-il pas uniformiser les tarifs? Combien coûte le stationnement sécurisé des vélos en gare? Y a-t-il, là aussi, de grandes différences de tarifs?

18.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Cette discussion doit être nuancée. L'objectif est d'encourager le transfert modal vers des modes de

Daarbij worden ook verslagen en cijfergegevens uitgewisseld.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De minister spreekt over camera's na de werken, maar die werken zullen nog een hele tijd duren. Het station van Denderleeuw is meer dan een station, de stationstunnel verbindt twee belangrijke delen van Denderleeuw. Laatst vond er een vechtpartij plaats van twee bendes uit Brussel. De verbrusseling van de Denderstreek is een probleem. Het is dus belangrijk dat de NMBS meer aandacht besteedt aan de veiligheidsproblematiek. Dat kan de reizigersaantallen alleen maar ten goede komen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

De voorzitter: Vragen nrs. 55035288C van de heer Rigot en 55035289C van mevrouw Zanchetta worden uitgesteld.

18 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezetting van de parkings in beheer van de NMBS" (55035299C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de NMBS-parkings" (55035375C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeertarieven van de stationsparkings" (55035514C)

18.01 Frank Troosters (VB): De NMBS roept traditioneel de vertrouwelijkheid van commerciële gegevens in om geen cijfers over de bezettingsgraad van haar parkings mee te moeten delen.

Waarom zijn die gegevens vertrouwelijk? Beschikt de NMBS wel over die informatie en zal de minister ervoor zorgen dat de parlementsleden ze ontvangen?

18.02 Chanelle Bonaventure (PS): De parkeertarieven van de stationsparkings zijn vrij hoog, wat in tegenspraak lijkt met het voornemen om de multimodaliteit te bevorderen. We verbazen ons ook over de grote prijsverschillen, zowel voor de abonnementen als voor de dagtickets.

Hoe verklaart u die verschillen? Moeten de tarieven niet gestandaardiseerd worden? Hoeveel kost het om fietsen in beveiligde fietsstallingen aan de stations achter te laten? Zijn er ook hier grote prijsverschillen?

18.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Deze discussie vergt de nodige nuancingering. Het is de bedoeling de modal shift naar duurzame

mobilité durable. La situation est différente dans les zones urbaines par rapport aux zones rurales. Le principe STOP a été repris dans le contrat de service public de la SNCB. Lorsque la SNCB rend un parking payant, elle le fait en concertation avec la commune.

(En français) La SNCB applique une stratégie parking articulée autour de six principes: un accès prioritaire aux parkings avec contrôle d'accès, un tarif avantageux lorsque le parking est payant, une tarification différenciée, une couverture des charges opérationnelles, un encouragement à l'utilisation des transports en commun ou du vélo entre le domicile et la gare, divers services intermodaux.

Outre les abonnements de parking, des tickets individuels et des tickets à usage multiple sont proposés.

(En néerlandais) La SNCB ne partage que des chiffres sur le taux d'occupation global. On peut retrouver ceux-ci dans la réponse à la question écrite n° 1437 de M. Roggeman.

18.04 Frank Troosters (VB): Les personnes vivant en milieu rural se voient contraintes de prendre leur voiture pour se rendre à la gare. Il est préférable qu'ils prennent alors le train au lieu de faire tout le déplacement en voiture. Je ne suis en tout cas pas d'accord avec la politique tarifaire de la SNCB en matière de parking.

Je ne comprends pas pourquoi le taux d'occupation des parkings individuels de la SNCB est considéré comme une information confidentielle.

L'incident est clos.

Le président: Les questions n°s 55035359C et 55035366C de M. Vajda sont transformées en questions écrites.

19 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles en vigueur pour la construction à proximité de voies ferroviaires" (55035432C)
- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles en vigueur pour la construction à proximité de voies ferroviaires" (55035571C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Le projet hospitalier Vivalia 2025 réduirait le réseau hospitalier à deux sites en province du Luxembourg.

mobiliteitsmodi te stimuleren. De situatie is anders in stedelijk gebied dan in landelijk gebied. Het STOP-principe werd in het openbaredienstcontract van de NMBS opgenomen. Wanneer de NMBS een parking betalend maakt, dan gebeurt dat in overleg met de gemeente.

(Frans) De NMBS past een parkeerstrategie toe die berust op zes principes: prioritaire toegang voor treinreizigers tot de parkings met toegangscontrole, voordeleige tarieven voor treinreizigers voor betaalparkings, een gedifferentieerd tarievenbeleid, dekking van de operationele kosten door de ontvangsten, het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets voor het voor- en natransport, en diverse intermodale diensten.

Naast de parkingabonnementen worden er individuele parkeertickets of beurtenkaarten aangeboden.

(Nederlands) De NMBS deelt enkel cijfers over de globale bezettingsgraad mee. Die zijn terug te vinden in het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 1437 van de heer Roggeman.

18.04 Frank Troosters (VB): Mensen in landelijke gebieden zijn aangewezen op de wagen om zich naar het station te verplaatsen. Het is beter dat ze dan de trein nemen dan de hele verplaatsing met de wagen te doen. Ik ben het alvast niet eens met het parkeertarievenbeleid van de NMBS.

Ik begrijp echt niet waarom de bezettingsgraad van de individuele NMBS-parkings als vertrouwelijke informatie wordt beschouwd.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: Vragen nrs. 55035359C en 55035366C van de heer Vajda worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vigerende regels inzake bouwen in de directe omgeving van het spoor" (55035432C)
- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De huidige wetgeving betreffende het bouwen nabij spoorlijnen" (55035571C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Volgens het project Vivalia 2025 voor de herinrichting van het ziekenhuislandschap zou het ziekenhuisnetwerk in de provincie Luxemburg tot twee sites beperkt worden.

Après études, on se tourne vers le site d'Houdemont qui ne fait pas l'unanimité car il repose sur la seule mobilité automobile.

Le lieu d'Habay-Gare a été écarté à cause de sa proximité avec la voie ferrée. Selon les porteurs de projet, le règlement européen concernant le transport international ferroviaire interdirait un hôpital à moins de 200 m d'une voie ferrée sur laquelle des marchandises dangereuses pourraient circuler.

La législation empêche-t-elle cette hypothèse? Si oui, se fonde-t-on sur un règlement, une autre norme ou de bonnes pratiques? Par ailleurs, des marchandises dangereuses passent-elles sur la ligne 162?

Si pas, est-il possible d'installer un hôpital à proximité des voies, en particulier de la ligne 162? À quelles conditions? L'hôpital Delta de Bruxelles qui a ouvert en 2018 au-dessus des voies ferrées a-t-il fait l'objet de mesures particulières?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La seule réglementation européenne transposée au niveau fédéral sur le transport de marchandises dangereuses par rail est la directive 2008/68/CE qui n'interdit pas la construction de bâtiments à proximité des voies ferrées pouvant servir au transport de telles marchandises.

Les seules interdictions de construction aux abords des voies figurent dans le loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer qui prévoit l'interdiction, sauf autorisation écrite du gestionnaire d'infrastructures d'exploitation dûment motivée pour des raisons de sécurité, d'ériger des bâtiments à moins de 5 mètres des voies. Cela ne concerne donc pas l'objet de votre question.

Les règles en matière d'aménagement du territoire étant de compétence régionale, les règles applicables sont à trouver dans le Code du développement territorial de la Région wallonne ou d'autres textes régionaux.

19.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je creuserai donc du côté de la région.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 03.

Na verscheidene studies lijkt de voorkeur nu naar de site in Houdemont uit te gaan. De meningen daarover blijven echter verdeeld, aangezien die site enkel met de auto bereikbaar zou zijn.

De site van het station Habay werd uitgesloten wegens de nabijheid van de spoorweg. Volgens de projectpromotoren zou het op grond van de Europese verordening betreffende het internationale spoorwegvervoer verboden zijn dat een ziekenhuis op minder dan 200 meter gelegen is van een spoorlijn waarop gevaarlijke goederen vervoerd zouden kunnen worden.

Is deze hypothese op grond van de wetgeving werkelijk uitgesloten? Zo ja, baseert men zich daarvoor op een verordening, op een andere norm of op good practices? Worden er overigens gevaarlijke goederen vervoerd op lijn 162?

Zo niet, is het dan niet mogelijk een ziekenhuis in de buurt van een spoorlijn te vestigen, met name lijn 162? Onder welke voorwaarden? Werden er speciale maatregelen genomen voor het Deltaziekenhuis in Brussel dat in 2018 boven de sporen geopend werd?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De enige Europese regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor die op federaal niveau omgezet werd, is richtlijn 2008/68/EG, waarin het optrekken van gebouwen in de nabijheid van spoorlijnen die voor het vervoer van dergelijke goederen gebruikt kunnen worden, niet verboden wordt.

De enige verbodsbeperkingen inzake het bouwen in de nabijheid van sporen werden opgenomen in de wet op de politie van de spoorwegen van 27 april 2018, die bepaalt dat het zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder en mits gegrondte motivering van de exploitatieveiligheid, verboden op minder dan vijf meter van de sporen gebouwen op te trekken. Dit heeft dus geen betrekking op het onderwerp van uw vraag.

Aangezien de regels inzake ruimtelijke ordening een gewestbevoegdheid zijn, kan men de toepasselijke regels terugvinden in het Wetboek van Ruimtelijke Ontwikkeling van het Waalse Gewest of in andere regelgevende teksten van het gewest.

19.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik zal dit dan door mijn collega's bij het gewest laten uitpluizen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

