



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

10-02-2021

Après-midi

Woensdag

10-02-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur la liaison Hamont-Weert et questions jointes de	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55012922C)	1
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55012967C)	1
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55012990C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55013298C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55014020C)	1
Orateurs: Jef Van den Bergh, Kris Verduyckt, Marianne Verhaert, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Débat d'actualité sur la politique tarifaire de la SNCB et questions jointes de	3
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du prix des titres de transport papier de la SNCB" (55013055C)	3
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CCE et du CNT sur la politique tarifaire de la SNCB" (55013222C)	4
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis CCE-CNT sur l'augmentation des tarifs de la SNCB au 1 ^{er} février 2021" (55013277C)	4
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE sur la politique de ticketing de la SNCB" (55013349C)	4
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE sur la politique tarifaire de la SNCB" (55013602C)	4
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE relatif aux tarifs de la SNCB" (55014014C)	4

INHOUD

Actualiteitsdebat over de verbinding Hamont-Weert en toegevoegde vragen van	1
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55012922C)	1
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de spoorverbinding tussen Hamont en Weert" (55012967C)	1
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55012990C)	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55013298C)	1
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55014020C)	1
Sprekers: Jef Van den Bergh, Kris Verduyckt, Marianne Verhaert, Kim Buyst, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Actualiteitsdebat over het tariefbeleid bij de NMBS en toegevoegde vragen van	3
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het duurder worden van de papieren vervoerbewijzen van de NMBS" (55013055C)	3
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de CRB en de NAR over het tariefbeleid bij de NMBS" (55013222C)	4
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van CRB-NAR over de tariefverhoging bij de NMBS op 1 februari 2021" (55013277C)	4
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR et de CRB over het ticketbeleid van de NMBS" (55013349C)	4
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR et de CRB over het tarievenbeleid bij de NMBS" (55013602C)	4
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR en de CRB betreffende de tarieven van de NMBS" (55014014C)	4

Orateurs: Laurence Zanchetta, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Kim Buyst, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel

Sprekers: Laurence Zanchetta, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Kim Buyst, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel

Débat d'actualité sur la fermeture de guichets et questions et interpellation jointes de	10	Actualiteitsdebat over de sluiting van loketten en toegevoegde vragen en interpellatie van	10
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets dans 44 gares ferroviaires" (55013570C)	10	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in 44 treinstations" (55013570C)	10
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de 44 guichets" (55013575C)	10	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van 44 loketten" (55013575C)	10
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets à la SNCB" (55013601C)	10	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van loketten bij de NMBS" (55013601C)	10
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suppressions de guichets SNCB" (55013621C)	10	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van NMBS-loketten" (55013621C)	10
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55013636C)	10	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55013636C)	10
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre la fracture numérique à la SNCB" (55013648C)	10	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dichten van de digitale kloof bij de NMBS" (55013648C)	10
- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la fermeture des guichets de gare sur les personnes à mobilité réduite" (55013651C)	10	- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de sluiting van stationsloketten op personen met beperkte mobiliteit" (55013651C)	10
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande du ministre d'adapter la décision de fermer 44 guichets" (55013658C)	10	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van de minister tot aanpassing van de beslissing om 44 loketten te sluiten" (55013658C)	10
- Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation des horaires des guichets des gares de Huy et de Waremmes" (55013664C)	10	- Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de openingsuren van de loketten van de stations Hoei en Borgworm" (55013664C)	10
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de 44 guichets à la SNCB" (55013670C)	10	- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van 44 NMBS-loketten" (55013670C)	10
- Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction du nombre de guichets de la SNCB" (55013671C)	10	- Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afbouwen van het aantal NMBS-loketten" (55013671C)	10
- Sophie Thémont à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture et réduction des guichets des gares de Ans et Liège-St-Lambert" (55013697C)	10	- Sophie Thémont aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De volledige of gedeeltelijke sluiting van de loketten in de stations Ans en Luik-St-Lambert" (55013697C)	10
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur	10	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)	10

"La fermeture de guichets de gare" (55013704C)		over "Het sluiten van stationsloketten" (55013704C)	
- Caroline Taquin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55013715C)	10	- Caroline Taquin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55013715C)	10
- Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture du guichet de la gare de Saint-Ghislain" (55013727C)	10	- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het loket van het station Saint-Ghislain" (55013727C)	10
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de fermeture de guichets de la SNCB" (55000101I)	10	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluitingsplan van NMBS-loketten" (55000101I)	10
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets à la SNCB et votre réponse en séance plénière" (55013822C)	10	- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van loketten in NMBS-stations en uw antwoord in de plenaire vergadering" (55013822C)	11
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets et l'affrontement avec la CEO de la SNCB" (55013827C)	11	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten en de rel met de CEO van de NMBS" (55013827C)	11
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets de gare" (55013880C)	11	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de stationsloketten" (55013880C)	11
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets dans 44 gares ferroviaires" (55013895C)	11	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in 44 treinstations" (55013895C)	11
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de fermeture des guichets de la SNCB" (55013924C)	11	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluitingsplan van de NMBS-loketten" (55013924C)	11
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du guichet de la gare de Binche" (55013958C)	11	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het loket in het station Binche" (55013958C)	11
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare dans le sud de la Flandre orientale" (55013959C)	11	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van loketten in stations in Zuid-Oost-Vlaanderen" (55013959C)	11
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets dans les gares" (55013998C)	11	- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55013998C)	11
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition d'accord avec la SNCB concernant le maintien des guichets dans les gares" (55014043C)	11	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorstel voor een akkoord met de NMBS inzake het behoud van de stationsloketten" (55014043C)	11
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de 44 guichets de la SNCB" (55014054C)	11	- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in 44 NMBS-stations" (55014054C)	11
Orateurs: Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Frank Troosters, Josy Arens, Jef Van den Bergh, Nahima Lanjri, Hervé Rigot, Michel De Maegd, Sophie Thémont, Kim Buyst, Caroline Taquin, Éric Thiébaut,		Spreekers: Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Frank Troosters, Josy Arens, Jef Van den Bergh, Nahima Lanjri, Hervé Rigot, Michel De Maegd, Sophie Thémont, Kim Buyst, Caroline Taquin, Éric Thiébaut,	

Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Nicolas Parent, Laurence Zanchetta, Pieter De Spiegeleer, Marie-Christine Marghem, Sophie Rohonyi, Florence Reuter, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Nicolas Parent, Laurence Zanchetta, Pieter De Spiegeleer, Marie-Christine Marghem, Sophie Rohonyi, Florence Reuter, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Motions

35

Moties

35

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renouvellement des plaques d'immatriculation commerciales" (55011554C)

35

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernieuwing van commerciële handelaarsplaten" (55011554C)

35

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes" (55011609C)

36

Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inruimen van meer locaties voor windmolens zonder dat de luchtverkeersveiligheid in gevaar komt" (55011609C)

36

Orateurs: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compétence des signaleurs habilités" (55011917C)

38

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bevoegdheid van gemachtigde signaalgevers" (55011917C)

38

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abords de la gare de Bilzen" (55012149C)

39

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsomgeving van Bilzen" (55012149C)

39

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 10 FEVRIER 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 10 FEBRUARI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 par Mme Kim Buyst, présidente.

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

01 Débat d'actualité sur la liaison Hamont-Weert et questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55012922C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55012967C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont et Weert" (55012990C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55013298C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55014020C)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *Des liaisons ferroviaires transfrontalières rapides et simples sont une condition nécessaire pour une croissance sociale et économique. Le train doit également constituer une alternative valable et durable pour les déplacements transfrontalier de courte distance.*

L'étude de faisabilité de la SNCB sur la réactivation de la ligne Weert-Hamont est-elle déjà finalisée? Quels en sont les résultats? Comment le ministre va-t-il parvenir à des accords avec son homologue néerlandais? Pouvons-nous consulter l'étude de faisabilité?

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

01 Actualiteitsdebat over de verbinding Hamont-Weert en toegevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55012922C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de spoorverbinding tussen Hamont en Weert" (55012967C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55012990C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55013298C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55014020C)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *Vlotte en eenvoudige grensoverschrijdende treinverbindingen zijn een noodzakelijke voorwaarde voor sociale en economische groei. Ook voor korte grensoverschrijdende verplaatsingen moet de trein een volwaardig en duurzaam alternatief vormen.*

Is het haalbaarheidsonderzoek van de NMBS naar de reactivering van de lijn Weert-Hamont al afgerond? Wat zijn de bevindingen? Hoe zal de minister tot afspraken komen met zijn Nederlandse collega? Kunnen we de haalbaarheidsstudie inkijken?

01.02 Kris Verduyckt (sp.a): Entre-temps, l'étude est-elle terminée? Le ministre en a-t-il déjà pris connaissance? Quel pourrait être l'impact du gouvernement démissionnaire aux Pays-Bas?

01.03 Marianne Verhaert (Open Vld): La liaison transnationale Hamont-Weert constitue-t-elle un projet prioritaire? Quelles démarches ont-elles déjà été entreprises pour réaliser cette liaison? Quelles initiatives concrètes seront-elles prises avec les Pays-Bas?

01.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Quelles autres liaisons ferroviaires transfrontalières pourraient-elles être réhabilitées selon le ministre? Le ministre dispose-t-il des résultats de l'étude de la SNCB? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les acteurs néerlandais?

01.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce dossier est important parce que certaines régions – dont le Limbourg – sont très mal desservies par les transports en commun. Nous sommes donc favorables à cette ligne transfrontalière. Les navetteurs potentiels sont nombreux et la ligne semble également très intéressante pour le transport de marchandises.

L'électrification peut constituer un problème. À cet égard, l'hydrogène est une technologie propre et écologique.

Comment le ministre envisage-t-il l'avenir de ce projet? Que pense-t-il du train à hydrogène? Quelle est la position des Pays-Bas dans ce dossier?

01.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Après plusieurs contacts entre la secrétaire d'État néerlandaise et mon prédécesseur concernant l'électrification du trajet Weert-Hamont, la SNCB a répondu favorablement à la demande de ce dernier de réaliser une étude à ce sujet. Le bureau Stratec s'est notamment penché sur le potentiel international en matière de voyageurs, sur le matériel et le personnel nécessaires et sur les recettes et les coûts y afférents. J'ai reçu les résultats de cette étude le 1^{er} février.

Sur le plan technique, le prolongement de la liaison est possible si des travaux d'infrastructure sont réalisés du côté néerlandais. Des adaptations s'imposent d'ailleurs même pour une liaison avec du matériel diesel. La disponibilité du matériel requis doit être examinée et ce matériel devra être homologué pour le trajet.

Stratec estime le potentiel de voyageurs à environ

01.02 Kris Verduyckt (sp.a): Is de studie intussen afgerond? Heeft de minister er al kennis van genomen? Wat kan het effect zijn van de ontslagnemende regering in Nederland?

01.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Wordt de grensoverschrijdende verbinding Hamont-Weert een prioritaair project? Welke stappen zijn er reeds gezet om deze verbinding te realiseren? Welke concrete initiatieven zullen er samen met Nederland worden genomen?

01.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Welke andere grensoverschrijdende spoorlijnen komen er volgens de minister in aanmerking voor heropening? Beschikt de minister over de resultaten van de NMBS-studie? Waren er al contacten met Nederlandse spelers?

01.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit dossier is belangrijk omdat bepaalde regio's – waaronder Limburg – totaal onderbedeeld zijn op het vlak van openbaar vervoer. Wij steunen dan ook deze grensoverschrijdende lijn. Er zijn heel veel potentiële pendelaars en ook voor het goederenvervoer is de lijn erg interessant.

De elektrificatie kan een probleem vormen. In dat verband is waterstof een schone en ecologische technologie.

Hoe ziet de minister de toekomst van dit project? Wat vindt hij van een waterstoffrein? Wat is de Nederlandse positie in dit dossier?

01.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Na contacten over de elektrificatie van het traject Weert-Hamont tussen de bevoegde Nederlandse staatssecretaris en mijn voorganger, is de NMBS ingegaan op diens verzoek om een studie uit te voeren. Het bureau Stratec boog zich onder meer over het internationale reizigerspotentieel, het noodzakelijke materieel en personeel en de bijbehorende inkomsten en kosten. Ik ontving de resultaten op 1 februari.

Technisch is het verlengen van de verbinding mogelijk, indien er aan Nederlandse zijde infrastructuurwerken worden uitgevoerd. Ook voor een dieserverbinding zijn er overigens aanpassingen nodig. De beschikbaarheid van het nodige materieel moet worden bekeken en het moet voor het traject worden gehomologeerd.

Stratec raamt het reizigerspotentieel op circa

1 000 voyageurs par jour pour les deux directions prises ensemble et conclut que l'analyse de rentabilité pour l'exploitation est négative. Nous allons joindre ces résultats à ceux des études néerlandaises. Mon intention est de convoquer le comité de pilotage Pays-Bas/Belgique qui suit le trafic transfrontalier. Le dossier pourra ainsi être étudié plus en profondeur, y compris en ce qui concerne le financement.

01.07 Kris Verduyckt (sp.a): Les conditions pour la réalisation ne semblent pas insurmontables, mais le potentiel poserait apparemment problème. Environ 1 000 voyageurs par jour, ce n'est pourtant pas négligeable. Il serait bon que nous puissions consulter l'étude. Les coûts dépendent sans doute également du choix en faveur de l'électrification ou d'un train à l'hydrogène. Les Pays-Bas choisissent cette dernière option, ce qui indique qu'ils tiennent à cette liaison. Je me réjouis d'apprendre que le ministre va s'entretenir avec son homologue néerlandais.

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Nous nous joignons à la demande de consultation du dossier.

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En investissant dans les transports publics, nous réduisons la dépendance à la voiture, nous élargissons l'offre de transport et rendons la mobilité moins tributaire du climat. Cela suppose aussi des investissements dans des régions telles que la Campine et le Limbourg. Pour ces deux régions, le désenclavement vers les Pays-Bas est, en outre, extrêmement important.

J'attends, moi aussi, avec intérêts l'étude de la SNCB. En termes de potentiel, un désenclavement vers la région d'Eindhoven pourrait attirer de nouveaux voyageurs.

01.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Les Pays-Bas attendent un signal de la Belgique. C'est dans cet esprit que nous avons rédigé une proposition de résolution, afin de souligner la plus-value de la liaison transfrontalière entre Hamont et Weert. Nous attendons avec impatience la concertation avec les Pays-Bas et nous espérons que dans ce dossier, le ministre adoptera une attitude volontariste.

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur la politique tarifaire de la SNCB et questions jointes de
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du prix des titres

1.000 reizigers per dag voor beide richtingen samen en concludeert dat de businesscase voor de uitbating negatief is. We zullen die resultaten samenleggen met die van de Nederlandse studies. Het is mijn bedoeling de stuurgroep Nederland-België samen te roepen, die het grensoverschrijdende verkeer opvolgt. Zo kan het dossier verder bestudeerd worden, ook wat de financiering betreft.

01.07 Kris Verduyckt (sp.a): De voorwaarden voor de verwezenlijking lijken niet onoverkomelijk, maar het potentieel zou blijkbaar een probleem vormen. Zo'n 1.000 reizigers per dag is toch niet niets. Het zou goed zijn indien we inzage kregen in de studie. De kosten hangen wellicht ook samen met de keuze voor elektrificatie dan wel voor een waterstoffrein. Nederland opteert voor dat laatste, wat erop wijst dat het die verbinding graag wil. Het is goed dat de minister met de Nederlandse collega gaat praten.

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Wij sluiten ons aan bij de vraag om het dossier te kunnen inzien.

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Door te investeren in openbaar vervoer worden mensen minder afhankelijk van de wagen, dringen we de vervoersarmoede terug en maken we mobiliteit minder klimaatafhankelijk. Daar horen ook investeringen bij in regio's als de Kempen en Limburg. Bovendien is de ontsluiting naar Nederland voor beide regio's heel belangrijk.

Ook ik ben benieuwd naar de studie van de NMBS. Wat het potentieel betreft, zou een ontsluiting naar de regio Eindhoven voor extra reizigers kunnen zorgen.

01.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Nederland wacht op een signaal van ons land. Daarom hebben wij een voorstel van resolutie voorbereid, om te wijzen op de meerwaarde van de grensoverschrijdende verbinding tussen Hamont en Weert. We kijken uit naar het overleg met Nederland en hopen dat de minister een voluntaristische houding zal aannemen in dit dossier.

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over het tariefbeleid bij de NMBS en toegevoegde vragen van
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het duurder worden van de

de transport papier de la SNCB" (55013055C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CCE et du CNT sur la politique tarifaire de la SNCB" (55013222C)

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis CCE-CNT sur l'augmentation des tarifs de la SNCB au 1^{er} février 2021" (55013277C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE sur la politique de ticketing de la SNCB" (55013349C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE sur la politique tarifaire de la SNCB" (55013602C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE relatif aux tarifs de la SNCB" (55014014C)

papieren vervoerbewijzen van de NMBS" (55013055C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de CRB en de NAR over het tariefbeleid bij de NMBS" (55013222C)

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van CRB-NAR over de tariefverhoging bij de NMBS op 1 februari 2021" (55013277C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR en de CRB over het ticketbeleid van de NMBS" (55013349C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR en de CRB over het tarievenbeleid bij de NMBS" (55013602C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR en de CRB betreffende de tarieven van de NMBS" (55014014C)

02.01 Laurence Zanchetta (PS): Le Conseil Central de l'Économie (CCE) et le CNT ont publié un avis portant sur l'augmentation par la SNCB du prix de la version papier de ses titres de transport afin de promouvoir la vente numérique et de décourager le recours aux supports physiques. Cependant, certains ne disposent pas des ressources ou de la maîtrise nécessaires pour réserver ou acheter en ligne. La numérisation des titres de transport peut alors être un obstacle à l'accès aux transports publics et conduire à l'exclusion sociale.

Que fait-on pour ces personnes? Les Conseils suggèrent que la SNCB développe un indicateur pour mesurer à quel point ses canaux de vente sont inclusifs et accessibles. Qu'en pense la SNCB?

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): Le prix des abonnements pour les trajets domicile – lieu de travail, notamment, a augmenté de 1,95 % le 1^{er} février 2021. Cette hausse représente plus du double du niveau de l'indexation. Le Conseil Central de l'Économie et le Conseil National du Travail ont critiqué cette décision.

Comment le ministre justifie-t-il cette hausse de prix au regard de son intention de rendre le transport ferroviaire plus attractif? Quelle est la cohérence avec la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la SNCB par l'émission d'abonnements?

Les scores élevés de ponctualité atteints en 2020

02.01 Laurence Zanchetta (PS): De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de NAR publiceerden onlangs een advies over de verhoging van de prijs van papieren vervoerbewijzen van de NMBS. De NMBS verhoogde die prijs om zo de digitale verkoop te stimuleren en het gebruik van fysieke vervoerbewijzen te ontraden. Toch zijn er nog mensen die niet over de nodige apparatuur beschikken of digitaal niet voldoende vaardig zijn om een vervoerbewijs online aan te kopen. De digitalisering van de vervoerbewijzen kan het openbaar vervoer dus moeilijker toegankelijk maken en sociale uitsluiting in de hand werken.

Wat wordt er voor deze mensen gedaan? De CRB en de NAR raden de NMBS aan een indicator te ontwikkelen waarmee de inclusiviteit en toegankelijkheid van haar verkoopkanalen kan worden gemeten. Wat denkt de NMBS hiervan?

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): Op 1 februari 2021 steeg de prijs van onder meer de abonnements voor woon-werkverkeer met 1,95 %. Dat is meer dan het dubbele van de indexering. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad toonden zich kritisch.

Hoe rijmt de minister die prijsverhoging met zijn voornemen om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken? Hoe verzoent hij ze met de wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies van de NMBS ingevolge de uitgifte van abonnements?

Als argument worden de goede stiptheidscijfers in

sont invoqués comme argument, alors qu'il est normal que les trains soient plus ponctuels lorsque le nombre de voyageurs diminue. Le ministre estime-t-il qu'il s'agit d'un argument valable? Où en est l'instauration d'une norme de ponctualité européenne? Le ministre appuie-t-il la résolution adoptée à la Chambre à ce sujet? Quelles initiatives ont déjà été prises dans ce domaine?

Pour l'instant, les abonnements à mi-temps ne sont pas soumis à cette même formule d'adaptation des prix. L'objectif est-il de rectifier le tir lors du renouvellement du contrat de service public? Les détenteurs d'un abonnement à mi-temps bénéficieront-ils de tarifs avantageux s'ils prennent un abonnement pour stationner dans un parking de la SNCB réservé aux voitures?

Il est important d'encourager les abonnements combinés auprès des opérateurs de transports publics régionaux tels que De Lijn et les TEC. Le système 80/20 valable pour les étudiants et les travailleurs sera-t-il également étendu aux abonnements combinés?

La proposition fera-t-elle l'objet d'une discussion au sein du Comité de concertation? Le ministre soutient-il la demande du CCE et du CNT?

02.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Le ticket standard augmentera en moyenne de 0,65 % cette année, le prix des abonnements scolaires et domicile-lieu de travail de 1,95 %. Les tarifs de la version électronique des titres de transport Multi restent inchangés mais leur version papier augmente. Par contre, le prix du ticket diminue pour les voyageurs transfrontaliers. C'est une mesure propice pour encourager le trafic voyageurs transfrontalier.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les voyageurs doivent à nouveau payer pour emporter leur vélo dans le train. Comme il s'agit d'un prix fixe, cela revient relativement cher aux personnes qui parcourent de petites distances en train. Cette critique a également été formulée dans l'avis annuel du CCE et du CNT. Comment la SNCB compte-t-elle s'adapter à l'usage plus important du vélo? Envisage-t-elle d'adapter les formules tarifaires pour les vélos? La SNCB devrait-elle avoir davantage d'autonomie tarifaire, moyennant certaines conditions? Comment le ministre compte-t-il intégrer cela dans le nouveau contrat de gestion?

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dans leur avis, le Conseil National du Travail et le Conseil Central de l'Économie soulignent que la SNCB n'a toujours pas

2020 aangevoerd, maar het ligt voor de hand dat de treinen stipter zijn wanneer er minder reizigers op- en afstappen. Vindt de minister dat een correcte legitimatie? Wat is de stand van zaken van de invoering van een Europese stiptheidsnorm? Steunt de minister de Kamerresolutie daarover? Welke initiatieven werden er al genomen?

De halftijdse abonnements zijn momenteel niet onderworpen aan dezelfde prijsaanpassingsformule. Is het de bedoeling om dat bij de vernieuwing van het openbaardienstcontract gelijk te trekken? Zullen houders van een halftijds abonnement voorkeurstarieven krijgen als ze een parkeerabonnement aanvragen op een autoparking van de NMBS?

Het is belangrijk om gecombineerde abonnements aan te moedigen bij de gewestelijke openbaarvervoersaanbieders, zoals De Lijn en de TEC. Zal het 80/20-systeem voor studenten en werknemers ook uitgebreid worden naar de gecombineerde abonnements?

Wordt het voorstel besproken in de schoot van het Overlegcomité? Steunt de minister de vraag van de CRB en de NAR?

02.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Een standaardticket wordt dit jaar gemiddeld 0,65 % duurder, de prijzen van de school- en woon-werkabonnements stijgen met 1,95 %. De tarieven van de digitale versie van de Multi-vervoersbewijzen blijven gelijk, maar de papieren versie wordt duurder. Voor reizigers die de grens oversteken, wordt een ticket goedkoper. Dat is een goede zaak om het grensoverschrijdende reizigersverkeer te stimuleren.

Vanaf 1 januari 2021 moeten reizigers opnieuw betalen om hun fiets mee te nemen in de trein. Omdat het hier om een vaste prijs gaat, is dat relatief duur voor wie korte afstanden met de trein aflegt. Die kritiek kwam ook aan bod in het jaarlijkse advies van de CRB en de NAR. Hoe zal de NMBS inspelen op het toegenomen fietsgebruik? Denkt de NMBS eraan om de tariefformules voor fietsen aan te passen? Moet de NMBS onder bepaalde voorwaarden meer tariefautonomie krijgen? Hoe wil de minister dat inpassen in de nieuwe beheersovereenkomst?

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven wijzen er in hun advies op dat de

élaboré de formule d'abonnement flexible pour les personnes qui travaillent beaucoup à domicile. L'accord de gouvernement consacre le principe d'une grande autonomie de la SNCB en matière tarifaire. Quelle est la vision du ministre à cet égard?

La ponctualité sera-t-elle l'un des critères d'ajustement des prix dans le prochain contrat de services avec la SNCB? Le ministre est-il favorable à une meilleure prise en compte de la ponctualité, notamment du point de vue du voyageur? Le ministre voit-il d'autres conditions pour une augmentation des prix? Quand pouvons-nous espérer des abonnements flexibles?

02.05 Frank Troosters (VB): *La SNCB a-t-elle consulté le ministre au sujet de la fermeture des guichets dans 44 gares? Quel est le point de vue du ministre? Cette décision entraînera la disparition de 77 emplois à temps plein. A-t-elle fait l'objet de discussions avec les syndicats? Le personnel concerné peut-il trouver une autre affectation au sein de la SNCB? Comment cela s'inscrit-il dans l'ambition de recruter 1 300 nouveaux collaborateurs? Cette décision s'inscrit-elle dans une vision stratégique plus large en matière de vente de billets?*

02.06 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je remercie le CCE d'avoir mis sur papier quelques éléments bien utiles.

Comme annoncé, l'ambition est de rendre le train toujours plus attractif, notamment en simplifiant la politique tarifaire et en la rendant plus attrayante. Dès ce 1^{er} février, les surcoûts liés au franchissement des frontières sont supprimés. On a parlé des liaisons transfrontalières et de l'intégration tarifaire à Bruxelles.

(En néerlandais) Cette volonté est également reconnue dans les avis du Conseil Central de l'Économie et du CNT. Il importe de distinguer les nouveaux tarifs des recommandations ayant trait à la politique tarifaire en général. En sa qualité d'entreprise publique autonome, la SNCB a décidé d'adapter ses tarifs, comme l'y autorise le contrat de gestion de 2008. Avant 2022, je souhaite transformer le contrat de gestion obsolète en un véritable contrat de service public.

(En français) Aujourd'hui, la politique tarifaire de la SNCB est fixée en fonction de règles établies en 2008. Il est temps que celles-ci évoluent.

NMBS nog steeds geen formule heeft uitgewerkt met een flexibel abonnement voor mensen die veel thuiswerken. In het regeerakkoord staat het principe dat de NMBS meer vrijheid krijgt voor het tariefbeleid. Hoe ziet de minister dat?

Zal stiptheid een van de criteria voor de aanpassing van de prijzen zijn in het volgende dienstverleningscontract met de NMBS? Is de minister voor een betere meting van die stiptheid, namelijk vanuit het perspectief van de reiziger? Ziet de minister nog andere voorwaarden voor een prijsstijging? Wanneer mogen we flexibele abonnementen verwachten?

02.05 Frank Troosters (VB): *Heeft de NMBS overleg gepleegd met de minister over de sluiting van de loketten in 44 stations? Wat is de visie van de minister? De beslissing leidt tot het verdwijnen van 77 voltijdse jobs. Is dit overlegd met de vakbonden? Kunnen de getroffen personeelsleden elders bij de NMBS aan de slag? Hoe past dit in de ambitie om 1.300 nieuwe mensen aan te werven? Kadert de beslissing in een bredere strategische visie over de ticketverkoop?*

02.06 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik wil de CRB bedanken, die enkele zeer nuttige zaken op papier heeft gezet.

Zoals aangekondigd, willen we de trein steeds aantrekkelijker maken, met name door het tariefbeleid te vereenvoudigen en de tarieven aantrekkelijker te maken. Sinds 1 februari jongstleden worden er geen supplementen voor grensoverschrijdende trajecten meer aangerekend. Er is gesproken over de grensoverschrijdende verbindingen en de tariefintegratie in Brussel.

(Nederlands) Dit wordt ook erkend in het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de NAR. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de nieuwe tarieven en de aanbevelingen voor het tariefbeleid in het algemeen. Als autonoom overheidsbedrijf heeft de NMBS beslist om de tarieven aan te passen, zoals toegestaan door het beheerscontract van 2008. Ik wil het verouderde beheerscontract vóór 2022 omvormen tot een echt openbardienstcontract.

(Frans) Vandaag wordt het tarievenbeleid van de NMBS vastgesteld op grond van in 2008 opgestelde regels. Het is tijd dat een en ander wordt aangepast.

(En néerlandais) L'avis souligne que la différenciation des tarifs entre les billets en papier et les billets en format numérique facilitera l'utilisation et simplifiera l'administration pour les voyageurs. Les billets numériques sont moins coûteux pour l'entreprise. Il est toutefois important de maintenir les billets non numériques à un tarif attractif, en vue de garantir l'accessibilité pour tous les groupes cibles. Je discuterai de ce point avec la SNCB.

(En français) Madame Zanchetta, je suis très attaché à cette accessibilité pour tous à des tickets au meilleur prix. J'y reviendrai, comme au dossier de l'avenir des guichets.

(En néerlandais) Nous discuterons des recommandations en matière de tarif avec la SNCB dans le cadre du nouveau contrat de service public. Certaines recommandations, telles que celle relative à la combinaison train/vélo ou celle portant sur un abonnement qui tient compte du télétravail peuvent être rapidement transposées en propositions concrètes. Je suis, par ailleurs, parfaitement conscient que la différenciation tarifaire risque d'approfondir encore la fracture numérique. En tant que service public, le rail doit être accessible à tous. Je serai particulièrement attentif à cet aspect lors de la négociation du contrat de gestion. L'accord de gouvernement prône une simplification du système tarifaire, tout en élargissant l'autonomie de la SNCB dans ce domaine. Je veillerai à ce que cette autonomie ne pénalise pas les groupes les plus vulnérables.

La SNCB et Infrabel ont actuellement un critère pour la ponctualité qui est pondéré sur la base du nombre de voyageurs. Il y a un facteur de modification dépendant du moment de la journée et de la destination. Un retard à l'heure de pointe pèse plus lourd que pendant les heures creuses. La SNCB teste des solutions technologiques afin de rapprocher la mesure de l'expérience de voyage des clients. Si une norme de ponctualité européenne est proposée, mon cabinet apportera une contribution constructive en concertation avec la SNCB.

(En français) Les pistes de prendre comme critères l'accessibilité et le confort des trains sont aussi à étudier sérieusement.

(En néerlandais) La SNCB développe des tests de formules tarifaires flexibles. Dans le courant de 2021, en coopération avec quelques entreprises, un portail sera testé sur lequel les travailleurs pourront acheter un abonnement sur mesure. En ce qui concerne le titre de transport forfaitaire pour les

(Nederlands) Het advies benadrukt dat de differentiatie van de tarieven tussen papieren en digitale tickets het gebruik zal vergemakkelijken en de administratie voor de reizigers zal vereenvoudigen. Digitale tickets zijn goedkoper voor het bedrijf. Het is evenwel belangrijk om niet-digitale tickets te behouden tegen een aantrekkelijk tarief, met het oog op de toegankelijkheid voor alle doelgroepen. Ik zal dit bespreken met de NMBS.

(Frans) Mevrouw Zanchetta ik hecht veel belang aan die toegankelijkheid voor iedereen van tickets tegen de beste mogelijke prijs. Ik zal daarop terugkomen, net als op het dossier van de toekomst van de loketten.

(Nederlands) Wij zullen de tariefaanbevelingen voor het nieuwe openbaredienstcontract bespreken met de NMBS. Sommige aanbevelingen kunnen snel tot concrete voorstellen leiden, zoals die over de combinatie fiets en trein of die over een abonnement dat rekening houdt met telewerk. Ik ben mij er ook zeer goed van bewust dat tariefdifferentiatie de digitale kloof verder kan versterken. Het spoor moet als openbare dienst voor iedereen toegankelijk zijn. Ik zal daar bijzondere aandacht aan besteden bij het sluiten van de beheersovereenkomst. Het regeerakkoord wil het tariefsysteem vereenvoudigen, maar wil de NMBS ook meer tariefautonomie geven. Ik zal erop letten dat die autonomie niet ten koste gaat van de meest kwetsbare groepen.

De NMBS en Infrabel hebben momenteel een maatstaf voor de stiptheid die wordt gewogen op basis van het aantal reizigers. Er is een wijzigingsfactor, afhankelijk van het tijdstip van de dag en de bestemming. Een vertraging tijdens de spits weegt zwaarder dan in de daluren. De NMBS test technologische oplossingen om de maatregel dichter bij de reiservaring van de klanten te brengen. Als er een Europese stiptheidsnorm wordt voorgesteld, zal mijn kabinet een constructieve bijdrage leveren in samenspraak met de NMBS.

(Frans) De opties om de toegankelijkheid en het comfort van de treinen als criteria te hanteren moeten ook ernstig worden bestudeerd.

(Nederlands) De NMBS werkt aan tests met flexibele tariefformules. In de loop van 2021 zal er in samenwerking met enkele bedrijven een portaal worden uitgetest waarop werknemers hun abonnement kunnen bewerken. In verband met het forfaitair vervoersbewijs voor fietsen, verwijs ik naar

vélos, je renvoie au débat d'actualité de la réunion précédente.

Pour le système du tiers payant, mon administration prépare les textes nécessaires en vue de l'application de la loi du 27 juin 1962 et de la CCT n° 19/9. Il a été convenu que la SNCB informera annuellement le Conseil Central de l'Économie et le CNT des adaptations tarifaires prévues pour l'année suivante. Conformément à la CCT n° 19/9, l'adaptation du seuil de la contribution forfaitaire de l'employeur doit être négociée tous les deux ans.

Si nous voulons renforcer la multimodalité, nous devons promouvoir les abonnements combinés. Il est d'ores et déjà possible d'acheter un abonnement SNCB-STIB. L'extension de cette option au TEC et à De Lijn sera étudiée dans le cadre du nouveau contrat de gestion. J'en discuterai aussi avec les ministres régionaux en charge de la mobilité.

02.07 Laurence Zanchetta (PS): Je n'ai pas entendu M. Gilkinet et réécouterai sa réponse.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre ambitionne un trafic ferroviaire plus attrayant et meilleur marché, mais les prix augmentent néanmoins. À ce niveau-là, l'autonomie de la SNCB peut jouer un rôle. Dans d'autres domaines, le ministre exprime son opposition, comme vis-à-vis de la décision de fermeture de guichets. Le feuillet du Railpass gratuit me revient également en mémoire à cet égard. De telles initiatives se soldent par une hausse des prix pour les personnes qui ont besoin du train pour se rendre à leur travail.

Il est bien beau d'affirmer que les tarifs ne peuvent augmenter au détriment des plus vulnérables au sein de notre société, mais le ministre n'a pas parlé de l'impact économique. Les prix augmentent parce que les statistiques de la ponctualité étaient bonnes en 2020, mais en raison de la crise du coronavirus, le nombre de voyageurs a fortement diminué et ceux-ci n'ont donc pas tiré profit de cette amélioration. Je suis curieux de voir quelle voie le ministre va emprunter dans le cadre de sa modification de la loi de 1962.

02.09 Frank Troosters (VB): Je me pose tout de même des questions concernant le lien entre la ponctualité et la politique des prix. On emploie des paramètres et des mesures appartenant au passé dans une année marquée par la crise du coronavirus pour procéder à des augmentations de prix qui sont supérieures à l'augmentation de

het actualiteitsdebat tijdens de vorige vergadering.

Wat het derde-betalersysteem betreft, bereidt mijn administratie teksten voor die nodig zouden zijn voor de toepassing van de wet van 27 juni 1962 en de cao nr. 19/9. Er is overeengekomen dat de NMBS de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de NAR jaarlijks informeert over geplande tariefwijzigingen voor het volgende jaar. Zoals cao 19/9 stipuleert moet elke twee jaar worden onderhandeld over de aanpassing van de drempel van de forfaitaire werkgeversbijdrage.

Om de multimodaliteit te versterken, moeten we gecombineerde abonnementsaanmoedigen. Het is nu al mogelijk een NMBS-MIVB/STIB-abonnement aan te kopen. Combi-abonnementen met de TEC en De Lijn worden onderzocht in het kader van het nieuwe beheerscontract. Ik zal dit ook met de regionale mobiliteitsministers bespreken.

02.07 Laurence Zanchetta (PS): Ik heb de heer Gilkinet niet gehoord en zal zijn antwoord herbeluisteren.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil aantrekkelijker en goedkoper treinverkeer, maar toch stijgen de prijzen. Daar mag de autonomie van de NMBS spelen. Op andere vlakken tekent de minister wel verzet aan, zoals bij de sluiting van de loketten. Ik denk ook aan de historie met de gratis Railpass. De gevolgen van dat soort leuke initiatieven is een stijging van de prijs voor mensen die de trein nodig hebben om naar hun werk te gaan.

Het is mooi dat de prijsstijgingen niet ten koste mogen zijn van de zwaksten in de samenleving, maar de minister heeft niets gezegd over de economische impact. De prijzen stijgen omdat de stiptheidscijfers in 2020 goed waren, maar door de coronacrisis waren er veel minder reizigers. Zij hadden niets aan die verbetering. Ik ben benieuwd welke weg de minister wil uitgaan met zijn wijziging van de wet van 1962.

02.09 Frank Troosters (VB): Ik heb toch wel vragen bij de link tussen stiptheid en prijsbeleid. Men gebruikt verouderde parameters en metingen in een covidjaar om prijsstijgingen door te voeren die groter zijn dan de stijging van de welvaartsindex. Dat valt moeilijk te rijmen met het doel om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Het lijkt

l'indice bien-être. Voilà qui est difficilement compatible avec l'objectif de rendre le transport en commun plus attractif. Il me semble utile que nous organisations à l'occasion un débat sur l'autonomie des prix.

02.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Les produits flexibles sont importants mais le plus important, c'est le nouveau contrat de gestion. J'espère qu'il sera tenu compte des observations qui ont été formulées en commission.

02.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Payer plus pour un service moindre est déplaisant. Que la communication relative à l'augmentation des prix ait coïncidé avec la fermeture des guichets était une erreur désastreuse. J'entends avec plaisir que le ministre est disposé à prendre en compte davantage de critères, comme l'accès, dans le cadre de l'intégration de la fixation des prix dans le nouveau contrat de gestion. Il importe que les mécanismes de mesure des retards soient revus. Quant à l'instauration des abonnements flexibles, la bonne volonté nécessaire est présente.

02.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est heureux que des efforts soient fournis en vue d'instaurer des abonnements flexibles. Je préconise également une plus grande différenciation du prix des billets vélo, par exemple dans le sens d'un tarif inférieur pendant les heures creuses. La disparition du tarif frontalier est également un élément positif étant donné qu'il permettra de stimuler le trafic ferroviaire transfrontalier.

Le politique demande souvent des tarifs aussi faibles que possible. Je ne partage pas ce point de vue. L'essentiel est de trouver un bon équilibre et d'aboutir à un prix correct pour des services attrayants. Ces derniers constituent en effet le plus grand défi. Par ailleurs, des tarifs préférentiels doivent être instaurés pour les citoyens en difficulté. Un tarif bon marché n'est pas synonyme d'attractif. Des transports en commun attractifs sont des transports en commun de qualité.

02.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les augmentations de prix sont surtout difficiles à avaler pour les jeunes dont la crise du coronavirus a déjà réduit les revenus. J'ose espérer que la flexibilité des prix n'entraînera pas leur augmentation.

Il ressort d'un rapport d'Unia que 20 % de la population est exclue de la numérisation. Ces personnes risquent une nouvelle fois d'être pénalisés par des tarifs plus élevés. J'en appelle au ministre pour qu'il mette un terme à cette évolution.

me utile om bij gelegenheid een debat te organiseren over de prijsautonomie.

02.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Flexibele tickets zijn belangrijk, maar het belangrijkste is de nieuwe beheersovereenkomst. Ik hoop dat er rekening wordt gehouden met de opmerkingen die in de commissie naar voren zijn gebracht.

02.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Meer betalen voor minder dienstverlening geeft een wrang gevoel. Dat de mededeling over de prijsstijging tegelijk werd gedaan met die over de sluiting van de loketten, was bijzonder ongelukkig. Ik hoor graag dat de minister bereid is om meer criteria, zoals de toegankelijkheid, met het oog op de prijszetting op te nemen in de nieuwe overeenkomst. Het is belangrijk het mechanisme waarmee vertragingen worden gemeten, te herbekijken. Er is zeker de nodige welwillendheid over de invoering van flexibele abonnementen.

02.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat er inspanningen worden geleverd om flexibele abonnementen in te voeren, is positief. Ik pleit ook voor meer differentiatie in de prijs van de fietstickets, zoals een lager tarief tijdens de daluren. Het is ook goed dat het grenstarief verdwijnt om grensoverschrijdend treinverkeer te stimuleren.

Politici vragen vaak om zo laag mogelijke tarieven. Ik ga daar niet mee akkoord. Het belangrijkste is een goed evenwicht, met een correcte prijs voor een aantrekkelijke dienstverlening. Die dienstverlening is namelijk de grootste uitdaging. Daarnaast moeten er gunsttarieven zijn voor wie het moeilijk heeft. Goedkoop staat niet gelijk aan aantrekkelijk. Aantrekkelijk openbaar vervoer is kwaliteitsvol openbaar vervoer.

02.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De prijsstijgingen zijn vooral voor jongeren een bittere pil. Door de coronacrisis hebben zij al minder inkomsten. Ik mag hopen dat flexibele prijzen niet leiden tot hogere prijzen.

Uit een rapport van Unia blijkt dat 20 % van de bevolking niet mee is met de digitalisering. Deze mensen dreigen ook nu weer te worden gestraft met hogere tarieven. Ik roep de minister op om dit tegen te houden.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

03 Débat d'actualité sur la fermeture de guichets et questions et interpellation jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets dans 44 gares ferroviaires" (55013570C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de 44 guichets" (55013575C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets à la SNCB" (55013601C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suppressions de guichets SNCB" (55013621C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55013636C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre la fracture numérique à la SNCB" (55013648C)
- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la fermeture des guichets de gare sur les personnes à mobilité réduite" (55013651C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande du ministre d'adapter la décision de fermer 44 guichets" (55013658C)
- Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation des horaires des guichets des gares de Huy et de Waremme" (55013664C)
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de 44 guichets à la SNCB" (55013670C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction du nombre de guichets de la SNCB" (55013671C)
- Sophie Thémont à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture et réduction des guichets des gares de Ans et Liège-St-Lambert" (55013697C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55013704C)
- Caroline Taquin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare" (55013715C)
- Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture du guichet de la gare de Saint-Ghislain" (55013727C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de fermeture de guichets de la SNCB" (55000101I)
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets à la SNCB

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

03 Actualiteitsdebat over de sluiting van loketten en toegevoegde vragen en interpellatie van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in 44 treinstations" (55013570C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van 44 loketten" (55013575C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van loketten bij de NMBS" (55013601C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van NMBS-loketten" (55013621C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55013636C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dichten van de digitale kloof bij de NMBS" (55013648C)
- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de sluiting van stationsloketten op personen met beperkte mobiliteit" (55013651C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van de minister tot aanpassing van de beslissing om 44 loketten te sluiten" (55013658C)
- Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de openingsuren van de loketten van de stations Hoei en Borgworm" (55013664C)
- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van 44 NMBS-loketten" (55013670C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afbouwen van het aantal NMBS-loketten" (55013671C)
- Sophie Thémont aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De volledige of gedeeltelijke sluiting van de loketten in de stations Ans en Luik-St-Lambert" (55013697C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van stationsloketten" (55013704C)
- Caroline Taquin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55013715C)
- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het loket van het station Saint-Ghislain" (55013727C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluitingsplan van NMBS-loketten" (55000101I)

et votre réponse en séance plénière" (55013822C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets et l'affrontement avec la CEO de la SNCB" (55013827C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets de gare" (55013880C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des guichets dans 44 gares ferroviaires" (55013895C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de fermeture des guichets de la SNCB" (55013924C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du guichet de la gare de Binche" (55013958C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets de gare dans le sud de la Flandre orientale" (55013959C)
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de guichets dans les gares" (55013998C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition d'accord avec la SNCB concernant le maintien des guichets dans les gares" (55014043C)
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de 44 guichets de la SNCB" (55014054C)

- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van loketten in NMBS-stations en uw antwoord in de plenaire vergadering" (55013822C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten en de rel met de CEO van de NMBS" (55013827C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de stationsloketten" (55013880C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in 44 treinstations" (55013895C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluitingsplan van de NMBS-loketten" (55013924C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het loket in het station Binche" (55013958C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van loketten in stations in Zuid-Oost-Vlaanderen" (55013959C)
- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stationsloketten" (55013998C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorstel voor een akkoord met de NMBS inzake het behoud van de stationsloketten" (55014043C)
- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in 44 NMBS-stations" (55014054C)

03.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La fermeture annoncée des guichets dans 44 gares est toujours d'une actualité criante. Le débat porte en fait sur la gare de l'avenir. Nous avons besoin d'un service plus polyvalent qu'un simple guichet, tant sur le plan numérique que par le biais du facteur humain. La fermeture de ces guichets est apparemment inéluctable, mais elle sera assortie de mesures d'accompagnement renforcées. Quelle est la vision du ministre sur le service de l'avenir dans les gares?

En quoi la décision récente du conseil d'administration diffère-t-elle de la décision initiale? Quelles sont les mesures d'accompagnement? Où les voyageurs pourront-ils acheter leur billet? La liste de ces 44 guichets est-elle restée inchangée? Sur la base de quels critères a-t-on décidé de fermer précisément ces guichets? Quel montant espère-t-on économiser grâce à cette mesure?

D'après les données annuelles du SPF Économie, le fossé numérique s'avère toujours bien réel pour une grande partie du public. Ces personnes ont droit à un service adéquat et le ministre relève à

03.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De aangekondigde sluiting van de loketten in 44 stations blijft brandend actueel. Dit draait eigenlijk om het station van de toekomst. Er is nood aan een veelzijdiger dienstverlening dan enkel een loket, zowel digitaal als via de menselijke factor. Deze loketten gaan blijkbaar onherroepelijk dicht, maar wel met versterkte flankerende maatregelen. Wat is de visie van de minister op de dienstverlening van de toekomst in de stations?

Waarin verschilt de recente beslissing van de raad van bestuur van de oorspronkelijke beslissing? Wat zijn die flankerende maatregelen? Waar zullen de reizigers terechtkunnen om hun ticket te kopen? Is de lijst van die 44 loketten ongewijzigd gebleven? Volgens welke criteria worden net die loketten gesloten? Hoeveel denkt men daarmee te besparen?

Volgens jaargegevens van de FOD Economie blijkt de digitale kloof nog altijd heel reëel te zijn voor een goed deel van het publiek. Deze mensen hebben recht op een goede dienstverlening en de minister

juste titre que la SNCB se doit de consentir des efforts pour combler ce fossé. Quelles initiatives la SNCB a-t-elle déjà prises à cet effet? Quel en a été le résultat? Quelles initiatives sont encore sur la table? L'impact du fossé numérique a-t-il déjà été étudié plus en profondeur?

03.02 Méliissa Hanus (PS): La décision de supprimer 44 guichets n'est pas sans conséquence sur les voyageurs, surtout dans les zones rurales. Si on accueille favorablement l'annonce des horaires d'accès étendus des gares et des salles d'attente, les guichets restent un service public de proximité de grande valeur.

Nous défendons une SNCB ayant les moyens de se redéployer sur tout le territoire. Adapter les offres à l'évolution des besoins ne doit pas être l'occasion de réduire les services aux citoyens. Ces fermetures suscitent des questions légitimes sur la vision du service public par la SNCB.

Confirmez-vous la liste des guichets transmise la semaine dernière? Comment les a-t-on choisis? Comment la SNCB compte-t-elle compenser le service aux voyageurs offert par ces guichets? Qu'entend-on par la fonction de steward? Que va-t-on faire pour les personnes analphabètes, qui représentent dix pour cent de la population?

03.03 Frank Troosters (VB): Qu'est-ce qui a changé concrètement après la discussion entre le ministre et la SNCB? D'autres guichets seront-ils encore fermés à l'avenir?

03.04 Josy Arens (cdH): Comment va-t-on réinvestir dans l'humanisation des gares? Comment maintiendra-t-on une présence humaine et l'accompagnement de ceux qui en ont besoin dans les gares avec moins de personnel?

Vous dites avoir reçu de la SNCB des garanties de moyens. Les usagers veulent aussi des garanties de résultats. Nous voulons un plan détaillé des actions et des moyens que vous allez consacrer à l'humanisation des gares.

Vous vous adressez désormais aux pouvoirs locaux pour tenter de pallier les manquements de la SNCB. Le fédéral ne peut se décharger de ses obligations sur les communes.

Quel est votre plan pour humaniser les gares,

zeigt zeer terecht dat de NMBS inspanningen moet doen om die kloof te dichten. Welke initiatieven heeft de NMBS daartoe al genomen? Met welk resultaat? Wat ligt er nog op tafel? Werd de impact van de digitale kloof al nader onderzocht?

03.02 Méliissa Hanus (PS): De beslissing om de loketten in 44 stations te sluiten blijft niet zonder gevolgen voor de reizigers, vooral in de landelijke gebieden. De mededeling dat de openingsuren van de stations en de wachtruimtes zullen worden uitgebreid is natuurlijk verheugend, maar de dienstverlening aan het loket blijft toch een zeer waardevolle lokale openbare dienstverlening.

Wij pleiten voor een NMBS die de middelen krijgt om haar dienstverlening over het hele grondgebied te bieden. Een aanpassing van het aanbod aan veranderende behoeften mag niet aangegrepen worden om de dienstverlening te verminderen. De sluiting van loketten roept terechte vragen op over de visie op de openbare dienstverlening van de NMBS.

Bevestigt u de lijst van de loketten die vorige week bekendgemaakt werd? Op grond waarvan werden die keuzes gemaakt? Hoe denkt de NMBS de sluiting van deze loketten te compenseren en een vergelijkbare dienstverlening aan te bieden? Wat houdt de functie van steward in? Wat zal men doen voor de analfabeten, die toch 10 % van de bevolking uitmaken?

03.03 Frank Troosters (VB): Wat is er na het gesprek van de minister met de NMBS nu concreet veranderd? Zullen er in de toekomst nog loketten worden gesloten?

03.04 Josy Arens (cdH): Hoe zal men opnieuw investeren in de menselijke dimensie van de stations? Hoe zal men in de stations zonder personeel een menselijke aanwezigheid behouden en ook assistentie aanbieden aan diegenen die dat nodig hebben?

U zegt dat de NMBS u garanties gekregen heeft in verband met de middelen. De gebruikers willen echter een resultaatsverbintenis. Wij willen een gedetailleerd plan van de acties en de middelen voor stations met een menselijke dimensie.

U kijkt nu naar de lokale besturen om de tekortkomingen van de NMBS te ondervangen. De federale overheid kan haar verplichtingen niet zomaar afwentelen op de gemeenten.

Wat is uw plan van aanpak voor het creëren van

garantir la sécurité et le confort et assurer une reconversion du personnel des gares dont le travail a été l'objet d'un profond mépris dans les déclarations de la SNCB?

Vous disposez d'un commissaire auprès du CA qui doit se montrer clair. Vous avez tardé à répliquer et la confiance de la SNCB en votre promesse de bonne gouvernance s'est effondrée. Vous avez négocié une solution pour retrouver la confiance de Mme Dutordoir: le fédéral se désengage et les communes devront prendre le relais.

C'est inacceptable: il appartient au ministre de tutelle de s'assurer que la SNCB fonctionne correctement.

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Si l'on examine l'utilisation concrète des guichets menacés, on peut se demander si l'indignation qui s'y rapporte est bien proportionnelle. Ces réactions montrent que le sujet est sensible. La SNCB n'est pas la seule entreprise à faire disparaître de nombreux services; nous observons une évolution parallèle sur le plan des bureaux de postes, des agences bancaires et des commerces de proximité.

Quoi qu'il en soit, cette décision a également des répercussions sur les services. Comment les voyageurs vont-ils obtenir leur billet, leur abonnement ou les informations nécessaires s'ils ne sont pas familiers des outils numériques? N'oublions pas qu'environ 25 % des clients achètent encore les produits de la SNCB sans recourir à l'informatique.

La SNCB entend à présent chercher une nouvelle destination à ses bâtiments de gare, en concertation avec les administrations communales, de sorte à maintenir une présence humaine. L'objectif ne consiste fort heureusement pas à maximiser les gains en louant les bâtiments au prix maximum.

03.06 Nahima Lanjri (CD&V): *Quel est l'impact concret de la fermeture des guichets sur les services aux voyageurs à mobilité réduite? Pourront-ils encore compter sur une assistance dans les gares? Le ministre s'est-il déjà concerté à ce sujet avec la SNCB? Comment le ministre va-t-il garantir l'accessibilité aux gares pour ces personnes? S'est-il concerté à ce sujet avec la ministre Lalieux compétente en la matière et a-t-il recueilli l'avis des organisations représentatives concernées?*

stations op mensenmaat, het garanderen van de veiligheid en het comfort van de reizigers en de reconversie van het stationspersoneel? Uit de verklaringen van de NMBS spreekt een grote minachting voor het werk van deze mensen.

U beschikt over een regeringscommissaris in de raad van bestuur, die klare taal moet spreken. U hebt getalmd met uw reactie en het vertrouwen van de NMBS in uw belofte van goed bestuur is geschaad. U hebt onderhandeld over een oplossing om het vertrouwen van mevrouw Dutordoir te herwinnen: de federale overheid trekt zich terug en de gemeenten moeten de fakkel overnemen.

Dat is onaanvaardbaar: het komt de voogdijminister toe zich ervan te vergewissen dat de NMBS correct functioneert.

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Als men het concrete gebruik van die bedreigde loketten bekijkt, is het de vraag of de verontwaardiging daarmee wel in verhouding is. Het zegt iets over de gevoeligheid van het thema. Niet alleen bij de NMBS verdwijnen heel wat diensten. Dit geldt ook bijvoorbeeld voor postkantoren, bankkantoren en buurtwinkels.

Deze beslissing heeft hoe dan ook gevolgen voor de dienstverlening. Hoe zullen de betrokkenen aan hun ticket, abonnement of informatie komen, zeker als men digitaal niet onderlegd is? Vergeet niet dat nog altijd zowat 25 % van de klanten de NMBS-producten niet digitaal aankoopt.

De NMBS wil nu in overleg met de gemeentebesturen zoeken naar een invulling van de stationsgebouwen, zodat er menselijke aanwezigheid blijft. Men wil gelukkig niet doen aan winstmaximalisatie door gebouwen te verhuren aan een zo hoog mogelijke prijs.

03.06 Nahima Lanjri (CD&V): *Wat is de concrete impact van de sluiting van de loketten op de dienstverlening voor reizigers met een beperkte mobiliteit? Zullen zij in deze stations nog op assistentie kunnen rekenen? Heeft de minister hierover al overlegd met de NMBS? Hoe zal de minister de toegankelijkheid tot het station voor deze mensen vrijwaren? Heeft hij hierover al overlegd met de bevoegde minister Lalieux en advies ingewonnen van de betrokken belangenorganisatie?*

03.07 Hervé Rigot (PS): Les gares de Huy et Waremme sont concernées par la réduction d'accès aux guichets. Entre la plénière de jeudi où vous vous êtes engagé à infléchir la décision de la SNCB et aujourd'hui, j'espérais un débat. Entre-temps, les communications d'aujourd'hui ne parlent pas de mesures de lutte contre la fermeture des guichets mais de mesures d'accompagnement relatives à la fermeture des 44 guichets.

Je regrette que les carottes soient cuites car quel est l'avenir des gares de Huy et Waremme pour tous les usagers et le personnel? Vous proposez aux communes de s'investir mais est-il normal qu'elles doivent pallier la désaffectation des gares?

03.08 Michel De Maegd (MR): Lors d'un autre débat, vous m'aviez lancé ne pas accepter que je mette votre parole en doute. J'avais pourtant bien fait tant votre parole s'éloigne de la vérité. Déloyauté, mensonge par omission, fuite de vos responsabilités, vous avez effectivement l'ambition de faire de la politique autrement!

Les usagers de la SNCB et les administrateurs qui ont fait leur travail méritaient mieux que la saga de la semaine dernière.

Lundi dernier, la SNCB annonce la fermeture de 44 guichets et vous estimez alors que c'est une adaptation à l'évolution de la demande des voyageurs pour affecter ces moyens à l'offre de transport. Pas d'opposition donc.

Le lendemain, le président de votre parti dénonce ces fermetures et dit que vous la désapprouvez. Vous annoncez demander au CA de la SNCB de revoir sa position. Vous rappelez que la décision a été prise par un CA ne comptant aucun administrateur écologiste mais omettez de préciser que le commissaire du gouvernement est Ecolo.

Jeudi, la lettre que Mme Dutordoir vous a envoyée est rendue publique. Elle affirme que vous avez rompu la confiance. En plénière, vous dites avoir demandé au CA de revoir fondamentalement sa décision. Hier, le CA l'a confirmée tout en maintenant les mesures d'accompagnement déjà

03.07 Hervé Rigot (PS): De stations Hoei en Borgworm zijn twee van de stations waar de openingsuren van de loketten drastisch teruggeschoefd zullen worden. Ik had gehoopt dat we tussen de plenaire vergadering van afgelopen donderdag, toen u beloofde dat u ervoor zou zorgen dat die beslissing van de NMBS zou worden teruggedraaid, en vandaag een debat zouden voeren. In de tussentijd wordt er in de mededelingen van vandaag geen gewag gemaakt van maatregelen om de sluiting van de loketten tegen te gaan, maar wel van begeleidende maatregelen in verband met de sluiting van de 44 loketten.

Ik betreur dat de teerling geworpen is, want hoe zal de toekomst voor de stations Hoei en Borgworm en voor de reizigers en het personeel eruit zien? U stelt de gemeenten voor om actie te ondernemen, maar is het normaal dat zij moeten voorkomen dat de stations in onbruik raken?

03.08 Michel De Maegd (MR): Tijdens een ander debat hebt u tegen mij gezegd dat u niet aanvaardde dat ik uw woord in twijfel trok. Ik heb daar echter goed aan gedaan, want op uw woord kunnen we niet vertrouwen. U bent deloyaal, verzwijgt zaken, gaat uw verantwoordelijkheden uit de weg – het is wel duidelijk dat u op een andere manier aan politiek wil doen!

De reizigers en de bestuurders die hun werk hebben gedaan, verdienen beter dan het schouwspel van vorige week.

Vorige week maandag kondigde de NMBS de sluiting van de loketten in 44 stations aan en toen beschouwde u die beslissing als een aanpassing aan de evolutie van de vraag van de reizigers om die middelen aan het treinaanbod te besteden. U verzette zich er met andere woorden niet tegen.

's Anderendaags hekelt uw partijvoorzitter die sluitingen en zegt hij dat u die beslissing afkeurt. U kondigt aan dat u de raad van bestuur van de NMBS zult vragen zijn standpunt te herzien. U herinnert eraan dat de beslissing werd genomen door een raad van bestuur waarin geen enkele groene bestuurder zat, maar u verzuimt erbij te vertellen dat de regeringscommissaris wel van Ecolo-strekking is.

Donderdag wordt de brief die mevrouw Dutordoir u stuurde publiek gemaakt. Ze heeft het over een vertrouwensbreuk. In de plenaire vergadering zegt u dat u de raad van bestuur gevraagd hebt zijn beslissing fundamenteel te herzien. Gisteren heeft de raad van bestuur zijn beslissing bevestigd,

décidées et introduisant deux de vos doléances.

waarbij de flankerende maatregelen waartoe al besloten werd gehandhaafd blijven, maar er twee van uw verzuchtingen in die maatregelen meegenomen worden.

Face à vos réponses contraires à la vérité en plénière, pouvez-vous faire le point précis sur ce qui suit?

Kunt u, gelet op uw antwoorden in de plenaire vergadering die niet met de waarheid strookten, een precieze stand van zaken geven met betrekking tot wat volgt?

Êtes-vous bien informé du projet dès le 7 octobre? Quel a été votre suivi? Confirmez-vous qu'à aucun moment vous ou votre cabinet n'aviez émis d'objection? Comment expliquer qu'il a fallu 118 jours pour réaliser que vous étiez opposé à cette décision? Disposiez-vous de la liste des 44 gares dès le 10 novembre contrairement aux administrateurs qui ne l'ont reçue que lors de la publication du communiqué de la SNCB pour ne pas politiser leur prise de décision?

Was u wel degelijk sinds 7 oktober op de hoogte van de plannen? Hoe hebt u daarop gereageerd? Bevestigt u dat u of uw kabinet op geen enkel ogenblik bezwaren heeft geuit? Waarom duurde het 118 dagen voor u beseftte dat u eigenlijk tegen die beslissing gekant bent? Beschikte u sinds 10 november over de lijst van de 44 stations, in tegenstelling tot de bestuurders, die de lijst pas ontvingen toen het NMBS-persbericht gepubliceerd werd om hun besluitvorming niet te politiseren?

Votre commissaire de gouvernement était-il bien présent comme invité au CA du 27 novembre lors de la décision et, officiellement nommé, à la réunion du 18 décembre lors de l'approbation du PV et le 29 janvier lorsque le point a été abordé à nouveau? Confirmez-vous qu'à aucun moment, il n'a marqué son désaccord à cette décision? Si oui, comment expliquer que pendant plus de neuf semaines il ne l'a pas fait?

Was uw regeringscommissaris wel degelijk uitgenodigd en aanwezig op de vergadering van de raad van bestuur van 27 november, toen de beslissing genomen werd, en als officieel benoemd lid op de vergadering van 18 december, toen de notulen van de eerdere vergadering werden goedgekeurd, en op 29 januari, toen het punt opnieuw op de agenda stond? Bevestigt u dat hij op geen enkel ogenblik gezegd heeft dat hij het niet eens was met die beslissing? Zo ja, hoe verklaart u dan dat hij dat meer dan negen weken lang niet deed?

Votre cabinet a-t-il bien approuvé le communiqué de presse annonçant la décision?

Heeft uw kabinet het persbericht met de aankondiging van de beslissing effectief goedgekeurd?

Comment expliquez-vous la différence de ton entre votre déclaration du 1^{er} février ne remettant pas la décision en cause et votre volonté de revenir sur celle-ci?

Hoe verklaart u het verschil in toon tussen uw verklaring van 1 februari, waarbij u de beslissing niet ter discussie stelde, en uw wens om erop terug te komen?

À quel montant s'élèvent les économies prévues par la fermeture de ces guichets? À quel montant s'élèveront-elles suite à la décision d'hier du CA?

Welke besparing moet de sluiting van de loketten opleveren? Hoeveel denkt men nog te besparen na de beslissing van de raad van bestuur van gisteren?

Admettez-vous de n'avoir pas dit toute la vérité devant le Parlement? Seriez-vous prêt à vous en excuser et à vous engager à ne plus jamais agir ainsi?

Geeft u toe dat u niet de hele waarheid hebt verteld in het Parlement? Bent u bereid u zich daarvoor te verontschuldigen en te beloven dat u dat nooit meer zult doen?

03.09 Sophie Thémont (PS): La diminution des services offerts aux voyageurs de la SNCB pourrait avoir des conséquences sur l'attractivité des gares. Je pense en particulier à la gare d'Ans, qui a déjà été fortement fragilisée par la suppression soudaine de la gratuité de son parking et dont les guichets

03.09 Sophie Thémont (PS): De verminderde dienstverlening van de NMBS kan een weerslag hebben op de aantrekkingskracht van de stations. Ik denk in het bijzonder aan het station Ans, dat al een zware klap kreeg door de plotse afschaffing van het gratis parkeren en waar nu de loketten

seront dorénavant fermés. Je pense aussi à la gare de Liège-Saint-Lambert, où la réduction du nombre de guichets installe progressivement un sentiment d'insécurité. À terme, nous risquons d'assister à une désertification totale de ces deux gares, alors qu'il importe qu'elles restent des lieux de vie et de rencontre.

Selon quels critères le choix de fermeture totale ou partielle de ces deux guichets a-t-il été opéré? La SNCB envisage-t-elle un plan de réaménagement de ces gares afin d'éviter leur désertification? Quid de la concertation avec les bourgmestres des communes concernées?

03.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je suis heureuse que le ministre ait entamé des discussions avec la SNCB.

Que pense-t-il des propositions faites pour la gare du futur? Comment les transformer en lieux de rencontre animés? Comment réduire la fracture numérique? Les dirigeants de la SNCB doivent aussi évoluer et donner davantage la priorité au voyageur. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas d'abord consulté les autorités locales et les organisations de voyageurs? La SNCB le fera-t-elle à l'avenir? Comment la SNCB voit-elle la gare du futur? Ce point sera-t-il intégré dans le nouveau contrat de services?

03.11 Caroline Taquin (MR): J'ai encore en mémoire l'expérience désagréable vécue il y a quelques années dans ma commune à la suite de la fermeture de plusieurs gares. Comme beaucoup de communes, nous faisons face à des investissements disproportionnés et lourds à porter, et ce, sur des immeubles n'appartenant pas aux entités locales. L'actualité du moment survient dans un contexte légal et financier bien connu et bien déséquilibré.

La SNCB n'a que faire des gares qu'elle abandonne petit à petit avant de passer à l'étape suivante, c'est-à-dire leur fermeture. Elle laisse allègrement sur les bras des communes et des quartiers des chancres qui nuisent à la cohésion sociale et polluent l'environnement de vie.

Je lis des choses étonnantes depuis 24 heures, comme la possibilité d'envoi d'abonnements par la poste.

Pourriez-vous préciser le cadre du dialogue qui va débiter avec les localités? Qu'est-il prévu pour les gares déjà fermées? Par qui et dans quelles

gesloten worden. Ik denk ook aan het station Luik-Saint-Lambert, waar de vermindering van het aantal loketten geleidelijk aan een onveiligheidsgevoel teweegbrengt. Op termijn dreigt een totale ontmenselijking van beide stations, terwijl het belangrijk is dat ze hun functie als leefomgeving en ontmoetingsplaats blijven vervullen.

Welke criteria werden er gehanteerd bij de keuze om de loketten in die twee stations volledig of gedeeltelijk te sluiten? Overweegt de NMBS een plan op te maken om die stations opnieuw in te richten en zo de ontmenselijking ervan te voorkomen? Hoe zit het met het overleg met de betrokken burgemeesters?

03.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de minister het gesprek is aangegaan met de NMBS.

Wat vindt hij van de voorstellen over het station van de toekomst? Hoe kunnen wij daarvan levendige ontmoetingsplekken maken? Hoe kunnen we er de digitale kloof overbruggen? Ook de hoofden bij de NMBS-top moeten rijpen om de reiziger nog centraler te stellen. Waarom ging de NMBS vooraf niet in overleg met lokale besturen en reizigersorganisaties? Zal de NMBS dat alsnog doen? Hoe ziet de NMBS het station van de toekomst? Wordt dit opgenomen in het nieuwe dienstverleningscontract?

03.11 Caroline Taquin (MR): Ik herinner mij nog de onaangename ervaring die ik enkele jaren geleden had in mijn gemeente toen er verschillende stations gesloten werden. Zoals vele gemeenten moeten wij disproportionele en zware investeringen doen in gebouwen die niet onze eigendom zijn. De huidige gebeurtenissen spelen zich af in een juridische en financiële context die maar al te bekend en al te onevenwichtig is.

De NMBS bekommert zich niet om de stations waar ze zich geleidelijk aan uit terugtrekt alvorens over te gaan tot de volgende fase, namelijk de sluiting ervan. Ze laat de gemeenten en de wijken zomaar zitten met verkrotte gebouwen die funest zijn voor de sociale cohesie en die de leefomgeving vervuilen.

De voorbije 24 uur heb ik verbazende dingen gelezen, zoals de optie om abonnementen per post op te sturen.

Kunt u het kader toelichten van de dialoog die met de plaatselijke overheden op gang gebracht zal worden? Wat is er gepland voor de stations die al

proportions les coûts des réhabilitations seront-ils supportés? Si aucune des 44 gares visées ne sera fermée, combien n'auront-elles plus que des guichets automatiques? Les gares étant des lieux de connexion avec les autres sociétés de transport public, des collaborations sont-elles planifiées avec ces dernières pour l'accueil des voyageurs? Enfin, un cadastre des lieux déjà fermés et des lieux encore ouverts existe-t-il ou sera-t-il réalisé sans attendre le prochain contrat de gestion? Si un tel cadastre existe, le Parlement pourrait-il en prendre connaissance? Ce cadastre pourrait-il être rapidement communiqué aux autorités locales?

03.12 **Éric Thiébaud (PS):** Je suis surpris de la manière de rectifier la décision: on va tout de même fermer les 44 guichets. La concertation avec les bourgmestres aurait dû précéder toute décision. À Saint-Ghislain, où le trafic est relativement important, on s'étonne de la fermeture d'un guichet. On sollicite aujourd'hui le bourgmestre alors qu'il y a quatre ans, on lui a refusé l'aménagement d'une crèche dans les locaux de la gare.

Chaque fois que la présence humaine disparaît dans une gare, les bâtiments se dégradent: on en voit un triste exemple à Quiévrain. Vous devez garantir le maintien d'une présence physique dans toutes les gares concernées par cette mesure.

L'absence de personnel fait croître aussi le sentiment d'insécurité: j'aimerais vous entendre à ce sujet.

03.13 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** La question centrale est la suivante: que trouvons-nous des services offerts par la SNCB à la population? Je trouve incompréhensible que toutes les parties siégeant au conseil d'administration, les ministres de la Mobilité ET la direction de la SNCB veulent fermer ces guichets. Cette décision est en contradiction flagrante avec la volonté des usagers. Avec qui les partisans se sont-ils entretenus si tant de groupements d'intérêts y sont opposés? J'estime qu'il est beaucoup trop peu question du rôle social que remplissent les guichetiers. Les voyageurs s'adressent en effet aux guichets pour toutes sortes de demandes d'aide. Je n'entrevois aucune solution pour cet aspect. Par cette décision, nous obtiendrons des gares fantômes et les voyageurs pourront plus bénéficier d'aucune assistance.

Le rôle social de la SNCB et des employés des guichets est très important. C'est pourquoi nous

gesloten zijn? Door wie en in welke verhouding zullen de kosten van de renovatiewerken gedragen worden? Als geen van de 44 betrokken stations gesloten wordt, hoeveel zullen er dan enkel nog over ticketautomaten beschikken? De stations zijn verbindingssplekken waar men toegang heeft tot andere openbaarvervoerbedrijven. Zijn er in dat opzicht plannen om met die bedrijven samen te werken op het vlak van het reizigersonthaal? Is er ten slotte een overzicht van de sites die al gesloten zijn en de sites die nog open zijn, of zal dat nog vóór de volgende beheersovereenkomst opgesteld worden? Als er zo een overzicht bestaat, kan het Parlement daarvan dan kennisnemen? Kan dat overzicht snel aan de gemeenten bezorgd worden?

03.12 **Éric Thiébaud (PS):** De manier waarop de beslissing wordt omgebogen verbaast me. De loketten gaan hoe dan ook dicht in de 44 stations. Aan de beslissing had overleg met de betrokken burgemeesters moeten voorafgaan. In Saint-Ghislain, een relatief groot station, mag de sluiting van een loket verwondering wekken. Nu doet men een beroep op de burgemeester, terwijl hij vier jaar geleden nul op het rekest kreeg bij de aanvraag om een crèche te openen in het stationsgebouw.

Telkens wanneer de menselijke aanwezigheid uit een station verdwijnt, zet men de deur open voor verval en vandalisme, getuige het trieste voorbeeld van Quiévrain. U moet een menselijke aanwezigheid garanderen in alle stations waar nu de loketten gesloten worden.

De afwezigheid van personeel doet het onveiligheidsgevoel ook toenemen: ik zou graag horen wat u daarover te zeggen hebt.

03.13 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Dit draait rond de vraag: wat vinden wij van de dienstverlening van de NMBS aan de bevolking? Ik vind het onbegrijpelijk dat alle partijen die zitting hebben in de raad van bestuur, de ministers van Mobiliteit én de directie van de NMBS die loketten willen sluiten. Dat staat in schril contrast met de wil van de gebruikers. Met wie hebben de voorstanders dan gesproken als zovele belangenorganisaties ertegen zijn? Ik hoor veel te weinig over de sociale rol die de mensen aan de loketten vervullen. Er zijn immers allerlei hulpvragen waarmee reizigers naar het loket gaan. Voor dat aspect zie ik geen oplossing. Met deze beslissing zullen we spookstations krijgen en zullen mensen niet langer kunnen worden voortgeholpen.

De sociale rol van de NMBS en de loketbedienden is zeer belangrijk. Daarom dienen we een motie van

déposons une motion de recommandation. Nous avons également lancé une pétition et mènerons demain une action à la gare de Malines Nekkerspoel, une grande gare qui vient tout juste d'être rénovée en profondeur. La fermeture des guichets dans ces gares entraînera la perte d'investissements à concurrence de plusieurs millions.

Qu'est-ce qui a été décidé en conseil d'administration? Le ministre reviendra-t-il sur la fermeture? Qu'est-ce que cela signifie pour les 77 membres du personnel impactés? A-t-on songé à confier un rôle plus social aux employés des guichets?

03.14 **Tomas Roggeman** (N-VA): Quelle est la différence entre la décision prise par le conseil d'administration et le plan initial? Quelle politique d'accompagnement a été mise en place en marge de la fermeture des guichets? Une des décisions du conseil d'administration consiste à demander qu'un membre de Securail ou du personnel d'entretien fasse une ronde journalière. Les voyageurs devront-ils solliciter les collaborateurs du service de nettoyage pour obtenir des informations? Ce système sera-t-il uniquement appliqué aux 44 gares en instance de fermeture ou sera-t-il instauré de façon structurelle pour les plus de 100 autres salles des guichets fermées?

Chez bpost, ces services sont désormais confiés à des libraires sous la forme de Points Poste. En de nombreux endroits, ce système a permis d'améliorer les services. La création de Points Train permettrait de renforcer les services, y compris pour les personnes moins familiarisées aux outils informatiques ou âgées. La vente de produits pourrait être confiée à des libraires. Ce secteur est actuellement en difficulté. Une résolution de la N-VA en ce sens a été adoptée en 2017. Le ministre l'a rejetée à l'époque en tant que député. A-t-il entre-temps changé d'avis?

Quel montant la fermeture de ces 44 guichets permettra-t-elle d'économiser?

Quel est le résultat de la rupture de confiance entre le ministre de tutelle et la SNCB? Lorsque l'on revient publiquement sur sa parole donnée, cela ne reste pas sans conséquences. Si le ministre ne met pas à exécution sa politique et ses intentions, on peut se demander ce que vaut encore sa parole en tant que ministre. La SNCB a eu le dernier mot dans ce dossier. Quelle autorité le ministre a-t-il encore en la matière?

03.15 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je ne vois

aanbeveling in. We hebben bovendien een petitie gestart en gaan morgen actie voeren in Mechelen Nekkerspoel, een groot station dat onlangs nog grondig werd vernieuwd. Heel wat miljoenen aan investeringen gaan trouwens verloren met de sluiting van de loketten in die stations.

Wat werd er beslist op de raad van bestuur? Zal de minister de sluiting alsnog terugdraaien? Wat betekent dit voor de getroffen 77 personeelsleden? Is er nagedacht om de functie van de loketbediende een socialere rol te geven?

03.14 **Tomas Roggeman** (N-VA): Wat is het verschil tussen de beslissing van de raad van bestuur en het initiële plan? Welk flankerend beleid wordt er uitgerold in de marge van de sluiting van de loketten? Een van de besluiten van de raad van bestuur is dat er dagelijks iemand van Securail of van het onderhoudspersoneel poolhoogte zou komen nemen. Moeten reizigers dan informatie vragen aan de poetsmedewerkers? Wordt dat enkel toegepast bij die 44 te sluiten stations of wordt dat structureel doorgetrokken bij de meer dan 100 andere gesloten lokettenhallen?

Bij bpost heeft men de dienstverlening verschoven naar de krantenwinkels, in de vorm van PostPunten. Dat is op veel plaatsen een verbetering van de dienstverlening gebleken. Treinpunten zouden een versterking van de dienst betekenen, ook ten aanzien van digibeten en bejaarden. Men zou de verkoop kunnen organiseren via de krantenwinkels. Dat is vandaag een sector in moeilijkheden. In 2017 werd een resolutie in die zin van N-VA goedgekeurd. De minister stemde toen als Kamerlid tegen. Is hij intussen voorstander?

Hoeveel wordt er uiteindelijk bespaard door de sluiting van deze 44 loketten?

Wat is het resultaat van de vertrouwensbreuk tussen de voogdijminister en de NMBS? Als men een gegeven woord publiekelijk verbreekt, dan heeft dat consequenties. Als de minister zijn beleid en zijn intenties niet ten uitvoering brengt, dan rijst de vraag wat zijn woord als minister nog waard is. De NMBS trekt in deze kwestie aan het langste eind. Welk gezag heeft de minister nog in deze materie?

03.15 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Het is mij

toujours pas clairement dans quelle mesure une interprétation créative sera donnée à la fermeture des guichets.

Allons-nous saisir l'opportunité de créer des points train? Cela permettrait de maintenir une assistance pour les personnes qui en ont besoin. De même, des toilettes et des salles d'attente resteraient éventuellement disponibles. Le ministre va-t-il inciter la SNCB à donner une tournure positive à cette fermeture, avec une situation gagnant-gagnant pour le voyageur, la SNCB et l'entrepreneuriat local? Le ministre va-t-il intégrer cet objectif dans le contrat de gestion?

03.16 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): L'accord a dû être renégocié au départ d'une décision de la SNCB qui reste mauvaise au regard de ses conséquences comme de la méthode, qui néglige la concertation avec les usagers et les travailleurs.

Cette séquence a fédéré les critiques contre la stratégie de désinvestissement humain dans les gares. À présent, il faut fédérer les volontés autour d'un autre projet pour le rail, avec les usagers en son cœur. Le futur, ce sont des gares vivantes et accessibles, permettant à tous d'acheter un titre de transport et de voyager.

Quels critères ont présidé au choix des guichets fermés? Cela aura-t-il un effet sur l'accessibilité des gares aux PMR? La SNCB prévoit-elle de consulter les travailleurs, les usagers et les communes pour ce type de dossier et de les associer aux discussions sur le prochain contrat de service public? Quel sera le rôle des stewards pendant la période de transition? Comment la SNCB compte assurer l'achat de billets pour tous?

03.17 Laurence Zanchetta (PS): Une société comme la SNCB se doit d'être moderne et novatrice mais pas au détriment de sa mission première, le service aux citoyens.

Quelles solutions pouvez-vous avancer pour ne discriminer aucun usager? Prévoit-on du personnel de gare pour le contrôle social et une aide aux personnes pour utiliser les automates? Comment éviter la fracture numérique? Comment garantir le maintien du service offert par la SNCB?

nog steeds niet duidelijk in hoeverre er een creatieve invulling zal worden gegeven aan de sluiting van de loketten.

Zullen wij de kans grijpen om treinpunten te creëren? Op die manier blijft er ondersteuning bestaan voor de mensen die dat nodig hebben. Ook blijven eventueel toiletten en wachtruimtes beschikbaar. Zal de minister de NMBS aansporen om van deze sluiting een positief verhaal te maken met een win-winsituatie voor de reiziger, de NMBS en het lokaal ondernemerschap? Zal de minister dat opnemen in de beheersovereenkomst?

03.16 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Over het akkoord moest opnieuw onderhandeld worden uitgaande van een zowel uit het oogpunt van de gevolgen als uit het oogpunt van de methode nefaste beslissing van de NMBS, waarbij het overleg met de gebruikers en de werknemers uit het oog verloren werd.

Deze episode heeft de kritiek op het gebrek aan investeringen in de menselijke aanwezigheid in de stations doen aanzwellen. Nu moeten we ons rond een ander project voor het spoor scharen, waarin de reizigers centraal staan. Het station van de toekomst is een levendig, bruisend en toegankelijk station, waar iedereen een vervoerbewijs kan kopen en zijn reis kan beginnen.

Op grond van welke criteria werd er beslist welke loketten er gesloten zouden worden? Zal dit gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van de stations voor personen met beperkte mobiliteit? Zal de NMBS de werknemers, de reizigers en de gemeenten raadplegen in dergelijke dossiers en hen betrekken bij de besprekingen over het volgende contract over de uitvoering van opdrachten van openbare dienst? Welke rol zullen de stewards spelen tijdens de overgangsperiode? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat iedereen vlot een vervoerbewijs kan kopen?

03.17 Laurence Zanchetta (PS): Een spoorwegmaatschappij zoals de NMBS moet een modern en innovatief bedrijf zijn, maar dat mag niet ten koste gaan van haar belangrijkste opdracht, de dienstverlening aan de bevolking.

Welke oplossingen kunt u aanreiken opdat er geen enkele gebruiker gediscrimineerd wordt? Zal er stationspersoneel aanwezig zijn voor de sociale controle en om reizigers te helpen bij het gebruik van de automaten? Hoe kan de digitale kloof worden voorkomen? Hoe kan de door de NMBS geboden dienstverlening op peil worden gehouden?

03.18 Pieter De Spiegeleer (VB): Il est clairement question d'une triple rupture de confiance: entre le ministre et la direction de la SNCB, entre le ministre et cette commission et entre le Parlement et le gouvernement.

Cette mesure de fermeture aura pour effet d'augmenter encore le nombre de gares fantômes.

(En français) M. De Maegd en a également parlé.

(En néerlandais) En tant que parti populaire social, le Vlaams Belang est résolument opposé à cette fermeture des guichets. Sur quelle base les gares ont-elles été sélectionnées? Y a-t-il eu une concertation avec les pouvoirs locaux et la société civile ou avec des associations représentant les aînés, pour qui l'achat électronique est moins évident?

03.19 Marie-Christine Marghem (MR): J'ai été étonnée d'apprendre que la SNCB entendait fermer les guichets des gares en Wallonie picarde. Trois d'entre elles ont été rénovées, ont un parking et sont connectées aux bus.

Je m'étonne également, car votre parti défend l'utilisation du service public, qui devrait être un service au public au lieu de se détourner du public.

Des collègues ont pointé les manquements, entre demi-vérités et renoncements, comme vos propos de ce matin à la RTBF laissant entrevoir la fermeture des guichets. C'est une petite catastrophe idéologique, mais aussi pour les lieux de vie que constituent ces gares. C'est la rupture de confiance avec la SNCB et le Parlement. Comment en est-on arrivé là?

Il y a eu peu de concertation préalable avec les acteurs de terrain. Ce sont des lieux de patrimoine et de vie, où il faut garder une socialisation.

Par quelles mesures lutterez-vous contre la fracture numérique? Comment ce public pourra-t-il commander un billet?

La contribution des autorités locales est une bonne idée, mais les communes ont déjà des difficultés financières. Comment leur participation sera-t-elle prise en compte et leurs demandes concrétisées?

03.18 Pieter De Spiegeleer (VB): Er is duidelijk sprake van een driedubbele vertrouwensbreuk: tussen de minister en de top van de NMBS, tussen de minister en deze commissie en tussen het Parlement en de regering.

Door deze sluitingsmaatregel neemt het aantal spookstations nog toe.

(Frans) De heer De Maegd heeft het daar ook over gehad.

(Nederlands) Het Vlaams Belang is, als sociale Volkspartij, resoluut tegen deze sluiting van de loketten. Op welke basis werden de stations geselecteerd? Was er overleg met de lokale besturen en met middenveldorganisaties of met verenigingen voor ouderen, voor wie digitaal aankopen minder evident is?

03.19 Marie-Christine Marghem (MR): Ik was verbaasd toen ik vernam dat de NMBS van plan was de loketten te sluiten in stations in Picardisch Wallonië. Drie ervan zijn net gerenoveerd, beschikken over een parkeerterrein en bieden een aansluiting op de bus.

Ik ben ook verbaasd omdat uw partij pleitbezorger is voor het gebruik van de openbare dienst, die ten dienste zou moeten staan van het publiek in plaats van zich ervan af te keren.

Collega's hebben gewezen op uw zigzagkoers, halve waarheden en verloocheningen, zoals uw uitspraken van vanmorgen bij de RTBF, waar u liet doorschemeren dat de loketten toch zullen sluiten. Dit is een kleine ideologische ramp, maar het is ook een ramp voor die stations, die toch belangrijke plekken zijn in het leven van de mensen. Er is een vertrouwensbreuk met de NMBS en met het Parlement. Hoe is het zover kunnen komen?

Er is vooraf weinig overleg gepleegd met de actoren in het veld. Het gaat over erfgoed, over ontmoetingsplaatsen, die ruimte moeten bieden voor sociale interactie.

Welke maatregelen zult u nemen om de digitale kloof te bestrijden? Hoe zullen de reizigers die niet over de nodige digitale vaardigheden beschikken een ticket kunnen kopen?

Het is een goed idee om een beroep te doen op de lokale overheden, maar de gemeenten zitten zelf al in een lastig financieel parket. Hoe zal er rekening gehouden worden met hun bijdrage en hoe zal er

aan hun vragen tegemoetgekomen worden?

Je souhaiterais un monitoring et une nouvelle enquête, pour estimer le nombre de visiteurs de ces gares.

Het lijkt mij verstandig om werk te maken van een monitoring en een nieuw onderzoek te laten uitvoeren om zicht te krijgen op het aantal stationsbezoekers.

Le monitoring, que je souhaiterais vous voir créer, stabilisera-t-il ou augmentera-t-il le nombre de visiteurs?

Ik zou graag hebben dat u een monitoring uitvoert om na te gaan of het bezoekersaantal zal stijgen of dalen.

03.20 Sophie Rohonyi (DéFI): Votre volonté d'encourager nos concitoyens à se tourner vers une mobilité durable et donc vers le train, objectif que nous partageons, suppose deux conditions: une relation de confiance avec la SNCB et une présence humaine dans les gares.

03.20 Sophie Rohonyi (DéFI): Net als u willen wij duurzame vervoermiddelen, en dus ook de trein, promoten bij de burgers. Dat veronderstelt wel twee zaken: een vertrouwensband met de NMBS en een menselijke aanwezigheid in de stations.

Or, vos déclarations et votre reniement de l'accord de novembre ont entraîné, d'une part, une rupture de confiance avec la CEO de la SNCB et, d'autre part, la poursuite de la déshumanisation de nos gares, entamée sous le précédent gouvernement. Le MR semble l'avoir oublié.

Uw uitspraken en uw verloochening van het akkoord van november hebben echter geleid tot een vertrouwensbreuk met de CEO van de NMBS en tot een verdere verschraling van het menselijk contact in onze stations. Die evolutie werd in gang gezet door de vorige regering. De MR is dat blijkaar vergeten.

Ce lundi, vous avez tenté de rattraper la sauce avec une proposition alternative. Mais le mal est fait. Mardi, le CA extraordinaire de la SNCB a acté la décision de fermer ces 44 guichets d'ici la fin de l'année. Ceci avec l'aval des parties représentées au CA de la SNCB.

Maandag probeerde u de meubels te redden door een alternatief voor te stellen. Het kwaad is echter al geschied. Dinsdag werd op de buitengewone raad van bestuur van de NMBS de beslissing geacteerd om die 44 loketten tegen eind dit jaar te sluiten. Dat gebeurde met goedkeuring van de partijen die vertegenwoordigd zijn in die raad van bestuur.

Des mesures d'accompagnement ont été prévues, notamment des horaires étendus dans les salles d'attente, mais elles sont floues, reposent sur les communes ou sont insuffisantes pour compenser la suppression des guichets et leur plus-value en termes de service public.

Er werd in flankerende maatregelen voorzien, zoals ruimere openingsuren voor de wachtzalen. Die maatregelen zijn echter vaag, zijn afhankelijk van de gemeenten of volstaan niet om de sluiting van de loketten en hun meerwaarde voor de openbare dienstverlening te compenseren.

En quoi la décision votée ce mardi est-elle différentes de celle adoptée en novembre, puisqu'elle concernait déjà la fermeture de 44 guichets avec mesures d'accompagnement? Pourquoi la liste des guichets n'a-t-elle pas été revue comme vous l'annonciez lundi dans votre communiqué de presse?

Waarin verschilt die dinsdag aangenomen werd van die van november? Toen werd er immers al beslist om 44 loketten te sluiten en flankerende maatregelen te nemen. Waarom werd de lijst van de loketten niet herzien, zoals u maandag in uw persbericht aankondigde?

Quand la SNCB a-t-elle réalisé l'étude démontrant que le nombre de clients s'adressant à ces guichets étaient trop faible? Est-ce durant la crise sanitaire? A-t-on tenu compte des travaux empêchant les guichets de fonctionner? Assumez-vous ce choix purement économique? Comment garantir que cette économie sera réinvestie au profit des voyageurs?

Wanneer heeft de NMBS de studie uitgevoerd op grond waarvan werd aangetoond dat het aantal klanten dat gebruikmaakt van het loket te laag ligt? Gebeurde dat tijdens de coronacrisis? Heeft men rekening gehouden met eventuele werken waardoor de loketten niet toegankelijk waren? Staat u achter die zuiver economische keuze? Hoe kan men garanderen dat de uitgespaarde middelen zullen

worden geherinvesteerd ten gunste van de reizigers?

Certifiez-vous que ces fermetures n'en annoncent pas d'autres? Comment se concrétisera la collaboration avec les communes qui n'ont nullement été consultées? Que proposez-vous aux 77 ETP concernés par la fermeture des guichets?

Bevestigt u dat die sluitingen niet de voorbode zijn van nog andere afschaffingen? Hoe zal de samenwerking verlopen met de gemeenten, die helemaal niet werden geraadpleegd? Wat stelt u voor met betrekking tot de 77 vte's die door de sluiting van de loketten getroffen worden?

03.21 Florence Reuter (MR): Cette fermeture unilatérale de 44 guichets, dont celui de ma commune de Waterloo, est une catastrophe pour les riverains.

03.21 Florence Reuter (MR): Deze eenzijdige sluiting van loketten in 44 stations, waaronder het loket in mijn gemeente Waterloo, is een catastrofe voor de omwonenden.

Dans ma commune de Waterloo, on vient d'inaugurer une gare et aujourd'hui, on supprime son guichet.

In mijn gemeente Waterloo werd er een gloednieuw station in gebruik genomen, en nu schrapt men het loket.

Une concertation aura-t-elle lieu? Y aura-t-il une rencontre avec tous les bourgmestres concernés? Il y a certainement moyen de faire autrement que de supprimer: on peut augmenter le service au public, créer des points-relais pour les colis, un Point Poste, installer un distributeur de billets ou d'autres services utiles à la population, en collaboration avec les communes.

Heeft er daarover overleg plaatsgevonden? Zullen er gesprekken volgen met alle betrokken burgemeesters? Er zijn zeker andere mogelijkheden dan een afschaffing: men kan de dienstverlening aan het publiek verbeteren, punten voor het afhalen van pakjes installeren, een PostPunt openen, een geldautomaat plaatsen of andere diensten aanbieden die nuttig zijn voor de bevolking, in samenwerking met de gemeenten.

Je comprends qu'on ne maintienne pas un guichetier qui travaillerait deux fois une demi-heure par jour mais plutôt que de fermer purement et simplement, on peut profiter de cette présence pour mettre en place d'autres services.

Ik heb er begrip voor dat men geen loketbediende wil behouden die maar twee keer per dag een half uur werkt, maar in plaats van dat loket gewoon af te schaffen zou men van de aanwezigheid van die bediende gebruik kunnen maken om andere diensten aan te bieden.

Quelle est votre volonté? Que ferez-vous pour lutter contre cette fracture numérique et garder une présence humaine dans les gares?

Waar wil u naartoe? Wat zult u doen om die digitale kloof tegen te gaan en een menselijke aanwezigheid in de stations te behouden?

03.22 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le dernier contrat de gestion entre l'autorité de tutelle et la SNCB a été conclu en 2008 et allait jusque 2012. C'est l'outil dont je dispose en tant que ministre pour travailler.

03.22 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het jongste beheerscontract tussen de toeziende overheid en de NMBS werd gesloten in 2008 en liep tot 2012. Met dat instrument moet ik als minister werken.

Le conseil d'administration prend les décisions. Il est composé de représentants politiques d'à peu près tous les partis qui se sont exprimés. Il y a également un ou une commissaire du gouvernement, sans droit de vote.

De raad van bestuur neemt de beslissingen. Daarin zitten vertegenwoordigers van zowat alle politieke partijen die het woord hebben genomen. In de raad van bestuur heeft er ook een regeringscommissaris zitting, zonder stemrecht.

Dans le cadre actuel, aucune mission de service public avec des objectifs précis n'est assignée à la SNCB concernant l'accueil en gare. Cet aspect entre donc dans l'autonomie de gestion. L'autorité de tutelle peut par contre dialoguer avec la SNCB pour améliorer les services au maximum dans le

In het huidige kader heeft de NMBS geen opdracht van openbare dienst met welomschreven doelstellingen op het vlak van het onthaal in de stations. Dat aspect valt dus onder de beheersautonomie. De toeziende overheid kan wel in dialoog gaan met de NMBS om de diensten zo

cadre du contrat de gestion existant.

goed mogelijk te verbeteren in het kader van het bestaande beheerscontract.

La décision de fermeture des 44 guichets a bien été prise le 24 novembre 2020.

De beslissing om 44 stationsloketten te sluiten werd wel degelijk genomen op 24 november 2020.

(En néerlandais) Le 27 novembre 2020, le conseil d'administration a approuvé à l'unanimité la rationalisation sur la base du dossier présenté par la direction. La proposition de la direction consistait à fermer 44 guichets fin 2021, qui resteraient néanmoins ouverts durant une période de transition à partir du 1^{er} mars, à raison de 2 ou 3 jours par semaine. Les heures d'ouverture de 37 guichets seraient adaptées à partir de la même date.

(Nederlands) Op 27 november 2020 stemde de raad van bestuur op basis van het door de directie voorgestelde dossier unaniem in met de rationalisering. Het voorstel van het management bestond in de sluiting van 44 verkooppunten eind 2021, met een overgangperiode vanaf 1 maart, waarbij ze 2 of 3 dagen per week zouden openblijven. De openingsuren van 37 verkooppunten zullen vanaf dezelfde datum worden aangepast.

Cette décision était fondée, entre autres, sur la tendance numérique croissante des transactions et le taux élevé d'inoccupation dans de nombreux petits guichets. Le volume des ventes des 44 guichets ne représente que 5,6 % du nombre total de transactions effectuées au guichet. La satisfaction des clients est élevée lorsqu'ils achètent leurs billets en ligne.

De beslissing was gebaseerd op onder meer de toenemende digitale trend in de transacties en het hoge leegstandspercentage in een groot aantal kleine verkooppunten. Het verkoopvolume van de 44 loketten vertegenwoordigt slechts 5,6 % van het totale aantal transacties aan het loket. De klanttevredenheid is groot bij aankoop via een digitaal kanaal.

La fermeture n'entraînera pas de licenciements forcés, mais sera réglée par les départs naturels.

De sluiting zal niet leiden tot gedwongen ontslagen, maar zal door natuurlijk verloop worden opgevangen.

(En français) Ces guichetiers arrivent pour la plupart à l'âge de la pension, selon la SNCB.

(Frans) Volgens de NMBS naderen de meeste van die loketbeambten de pensioenleeftijd.

(En néerlandais) L'économie annuelle s'élève à plus de 6 millions d'euros. Selon la SNCB, le nombre de guichets en Belgique est sensiblement plus élevé que chez nos voisins: 40 % des voyageurs partent d'ores et déjà d'une gare sans guichet.

(Nederlands) De jaarlijkse besparing bedraagt meer dan 6 miljoen euro. Het aantal loketten in België ligt volgens de NMBS aanzienlijk hoger dan in de buurlanden: 40 % van de reizigers vertrekt nu al vanuit een station zonder loket.

La SNCB est disposée à investir dans l'offre de transport, dans du nouveau matériel ferroviaire et dans l'accessibilité des gares et des quais.

De NMBS is bereid om te investeren in het vervoersaanbod, in nieuw spoorwegmaterieel en in de toegankelijkheid van de stations en de perrons.

(En français) La direction m'a informé du projet et j'ai émis des réserves notamment pour l'emploi, la vie dans les gares, la qualité de l'accueil aux voyageurs et la fracture numérique. Le nouveau commissaire du gouvernement était au CA du 27 novembre en tant qu'observateur quand cette mesure a été validée. J'ai demandé au CA par courrier du 1^{er} février de réviser sa décision sur certains points. Deux réunions se sont tenues entre la CEO et mon cabinet qui ont abouti à une proposition commune présentée au CA le 9 février.

(Frans) De directie heeft me over dat plan geïnformeerd en ik heb mijn voorbehoud uitgedrukt, met name in verband met de werkgelegenheid, de menselijke aanwezigheid in de stations, de kwaliteit van het onthaal van de reizigers en de digitale kloof. De nieuwe regeringscommissaris was als waarnemend lid aanwezig op de vergadering van de raad van bestuur van 27 november, toen die maatregel goedgekeurd werd. Ik heb de raad van bestuur bij brief van 1 februari gevraagd om zijn beslissing op sommige punten te herzien. Er hebben twee vergaderingen tussen de CEO en mijn kabinet plaatsgevonden, die uitgemond zijn in een gemeenschappelijk voorstel dat op 9 februari aan de raad van bestuur voorgesteld werd.

Les mesures d'accompagnement suivantes ont été convenues: des conventions de partenariats avec les communes pour maintenir un dialogue actif et assurer une présence vivante dans les gares où les guichets seront fermés, désignation d'une personne de contact par gare, appel aux projets adaptés au contexte local et au potentiel de la gare, mise à disposition d'espaces au prix coûtant pour des projets non lucratifs, cadastre du potentiel des 44 gares et des projets pour le 30 juin, et suivi permanent par le comité de direction de ces initiatives. La SNCB évaluera l'opportunité et la faisabilité d'étendre ce modèle à d'autres gares

(En néerlandais) La SNCB s'engage également à maintenir toutes les gares concernées ouvertes et accessibles aux voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité et de confort possibles, en garantissant une salle d'attente couverte et chauffée, dont les heures d'ouverture seront élargies, en tenant compte de l'offre de trains et des activités.

(En français) Beaucoup de personnes se plaignent de ne pouvoir attendre le train dans des espaces chauffés, vu la météo actuelle.

(En néerlandais) La salle sera entretenue trois à cinq fois par semaine et des collaborateurs de la SNCB y passeront quotidiennement. Sur la base de cette expérience, une étude sera consacrée à la faisabilité d'heures d'ouverture plus larges des salles d'attente dans d'autres gares du réseau.

(En français) Troisièmement, la SNCB prendra des mesures pour lutter contre la fracture numérique et faciliter l'accès de tous au train, en dialoguant avec les associations des publics fragiles et âgés pour trouver des solutions avec la SNCB; en garantissant la présence d'automates dans chaque gare, la possibilité d'appeler le personnel de la SNCB et d'être accompagné à distance pour l'achat du ticket; en organisant un renfort mobile pour des événements particuliers; en étudiant l'offre des services au guichet par le centre d'appel ou des partenariats avec d'autres services publics; en étudiant l'intégration dans le marché pour de nouveaux automates et des modalités pour entrer en contact avec un opérateur.

Il y aura de stewards dès mars 2021 pour aider à

Er werden de volgende flankerende maatregelen overeengekomen: partnerschapsovereenkomsten met de gemeenten om een actieve dialoog aan te knopen en te zorgen voor een menselijke aanwezigheid in de stations waar de loketten gesloten zullen worden, de aanstelling van een contactpersoon per station, een oproep tot de indiening van projecten die in de lokale context en bij het potentieel van het station passen, het openstellen van lokalen tegen de kostprijs voor projecten zonder winstoogmerk, een overzicht van het potentieel van de 44 stations en de projecten tegen 30 juni en een permanente opvolging van die initiatieven door het directiecomité. De NMBS zal de opportuniteit en de haalbaarheid van een uitbreiding van dat model tot andere stations evalueren.

(Nederlands) De NMBS engageert zich er tevens toe om alle betrokken stations open en toegankelijk te houden voor reizigers in de best mogelijke omstandigheden op het vlak van veiligheid en comfort, door een overdekte en verwarmde wachtzaal te garanderen. De openingsuren daarvan worden uitgebreid, rekening houdend met het treinaanbod en de activiteiten.

(Frans) Tal van reizigers klagen dat ze in de huidige weersomstandigheden niet in verwarmde lokalen op de trein kunnen wachten.

(Nederlands) De ruimte zal drie tot vijf keer per week worden onderhouden en dagelijks komen er medewerkers van de NMBS langs. Op grond van die ervaring zal de haalbaarheid van ruimere openingsuren van de wachtzalen in andere stations van het net worden onderzocht.

(Frans) Ten derde zal de NMBS maatregelen nemen om de digitale kloof te dichten en de toegang tot de trein voor iedereen te vergemakkelijken. Zij zal dat doen door de dialoog aan te gaan met de verenigingen voor kwetsbare doelgroepen en bejaarden om samen oplossingen te vinden; door ervoor te zorgen dat er in elk station automaten voorhanden zijn, maar ook te garanderen dat het NMBS-personeel kan gebeld worden om vanop afstand assistentie te bieden bij de aankoop van een ticket; door mobiele versterking te organiseren bij speciale evenementen; door te bestuderen of er loketdiensten kunnen worden aangeboden via het callcenter of door samenwerking met andere openbare diensten; door te bestuderen of er nieuwe automaten kunnen geplaatst worden, waarmee er in contact kan getreden worden met een medewerker.

Vanaf maart 2021 zullen er stewards zijn om te

utiliser les automates.

La mise en œuvre de ces mesures sera suivie par le comité de direction et le conseil d'administration.

(En néerlandais) Le ministre et l'administrateur délégué s'engagent à accorder la priorité à un nouveau contrat de service public ambitieux en 2022, avec les services à garantir dans les gares et l'attribution simultanée de la concession de transports publics à la SNCB pour une période de dix ans. Le cadre de gestion actuel prévoit une augmentation de 5 % de l'offre de transports d'ici la fin 2022. L'accessibilité des gares et des trains, notamment pour les personnes à mobilité réduite, sera améliorée par le biais d'une politique d'investissement coordonnée et ambitieuse et des initiatives communes seront développées conjointement avec les trois sociétés régionales de transports publics.

(En français) L'aide à l'embarquement des moins valides sera maintenue comme avant.

La séquence n'a pas été idéale, je l'admets, dans le cadre des relations SNCB-ministre de tutelle, mais nous avons pris l'engagement de continuer à travailler ensemble sur les objectifs ambitieux annoncés.

Je souhaite inscrire dans le futur contrat de service public de la SNCB l'objectif de rendre les gares plus vivantes, confortables et accessibles, afin de cesser de concentrer les moyens dans certaines gares de prestige au détriment des autres. Nous devons rendre le réseau plus robuste, améliorer l'offre de trains et les conditions d'accueil. Je compte sur la collaboration avec les collectivités locales, secteurs associatifs et opérateurs commerciaux intéressés par ces objectifs.

03.23 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le ministre n'a pas précisé les critères sur la base desquels ces 44 gares ont été sélectionnées. Certaines accueillent 200 voyageurs par jour, tandis que d'autres en voient défiler 2 000 sur une journée.

Je ne suis pas favorable à la fermeture de guichets sans alternative, mais je voudrais surtout savoir quelle est notre vision du futur en matière de services. Le ministre nous a livré certains éléments intéressants à ce sujet. Il est heureux qu'un nouveau contrat de gestion soit conclu en 2022. J'espère qu'il y sera précisé ce qu'il faut entendre par des gares plus confortables et plus accessibles.

helpen bij het gebruik van de automaten.

De uitvoering van die maatregelen zal opgevolgd worden door het directiecomité en de raad van bestuur.

(Nederlands) De minister en de gedelegeerd bestuurder verbinden zich ertoe prioriteit te geven aan een nieuw ambitieus openbaredienstencontract in 2022, met de te verzekeren diensten in de stations en de gelijktijdige toewijzing van de openbaarvervoersconcessie aan de NMBS voor tien jaar. Binnen het huidige beheerskader wordt het vervoersaanbod tegen eind 2022 met 5 % verhoogd. De toegankelijkheid van de stations en de treinen voor onder meer personen met beperkte mobiliteit wordt via een gecoördineerd en ambitieus investeringsbeleid verbeterd en er zullen samen met de drie gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen gemeenschappelijke initiatieven worden ontwikkeld.

(Frans) Zoals voorheen zullen de mindervaliden bij het instappen geholpen worden.

Ik geef toe dat het geen geweldige episode geweest is in de betrekkingen tussen de NMBS en de bevoegde minister maar we hebben ons ertoe verbonden samen te blijven werken aan de ambitieuze doelstellingen die in het vooruitzicht gesteld werden.

Ik zou in het toekomstig openbaredienstcontract van de NMBS de doelstelling willen opnemen om de stations levendiger, comfortabeler en toegankelijker te maken zodat de middelen niet langer in bepaalde prestigieuze stations ten nadele van de andere geconcentreerd worden. We moeten het net robuuster maken en het treinaanbod en de onthaalvoorzieningen verbeteren. Ik reken op de samenwerking met de plaatselijke overheden, de verenigingen en de commerciële operators die belangstelling voor die doelstellingen betonen.

03.23 Joris Vandenbroucke (sp.a): De minister heeft niet gezegd op welke basis die 44 stations werden geselecteerd. Er zijn er bij met 200 reizigers per dag, maar ook met meer dan 2.000 per dag.

Loketten sluiten zonder alternatief is geen goede zaak, maar ik wil vooral nagaan hoe we de dienstverlening van de toekomst dan wel zien. Daarover heeft de minister een aantal interessante zaken gezegd. Het is goed dat er in 2022 een nieuwe beheersovereenkomst komt. Ik hoop dat de invulling van comfortabeler en toegankelijker stations nog geconcretiseerd zal worden. De

La gare du futur sera en effet différente selon qu'il s'agira d'une petite gare sur une ligne peu fréquentée ou d'une très grande gare. J'espère que lorsqu'il estime qu'on a trop investi dans les grandes gares, le ministre ne fait pas allusion à celle de Gand-Saint-Pierre, dont les travaux de rénovation sont d'une lenteur exaspérante.

Il est positif qu'une concertation soit menée avec les autorités et associations locales pour examiner comment nous pourrions transformer nos gares en plaques tournantes d'activités économiques et de prestations de services. J'espère cependant que la SNCB ne réclamera pas des frais trop élevés à cet effet, comme c'est parfois le cas aujourd'hui pour les exploitants commerciaux.

Je suis heureux que le ministre ait expliqué, à l'intention de Mme Vindevoghel et du PTB, ce qu'est une entreprise publique autonome. Elle s'en prend à tort aux autres groupes au sein du Parlement, car s'il est un groupe qui s'imagine que les ministres et les députés peuvent automatiquement communiquer tous leurs griefs et toutes leurs plaintes à une entreprise publique, c'est bien le sien. Son parti est toutefois resté bloqué dans les années 70 et 80, lorsque nous avions encore toutes ces entreprises étatiques.

03.24 Méliissa Hanus (PS): Les nombreux cheminots et navetteurs qui attendaient beaucoup de votre arrivée à la Mobilité ont très mal vécu cette annonce de suppression de guichets. Un ministre doit dialoguer en permanence avec les entreprises dont il est responsable, ainsi qu'avec le Parlement. Si la fermeture des guichets était un choix économique incontestable, nous aurions pu vous accompagner dans les réflexions à mener.

Depuis le début, vous avez répété vouloir faire tomber cette décision, mais c'est Mme Dutordoir qui l'a emporté.

Personnellement, je pars en guerre pour le maintien de toutes les gares car après les guichets, ce sont elles qui sont menacées, et la crainte à ce sujet n'a fait qu'augmenter.

Notre confiance en la fiabilité des informations que vous nous donnez a été ébranlée. Mais qu'il s'agisse de dossiers de gestion courante ou de dossiers plus difficiles, nous restons à votre disposition pour vous aider.

Pour le PS, le maintien de la présence de

invulling van het station van de toekomst zal immers verschillend zijn naargelang het een klein station op een weinig gebruikte lijn betreft dan wel een zeer groot station. Ik hoop dat de minister met zijn te grote investeringen in de grote stations niet doelde op het station Gent-Sint-Pieters, waar de renovatiewerken tergend traag verlopen.

Het is goed dat er met lokale besturen en verenigingen wordt overlegd hoe we van de stations knooppunten van bedrijvigheid en dienstverlening kunnen maken. Ik hoop wel dat de NMBS daarvoor geen te hoge kosten zal aanrekenen, zoals vandaag soms het geval is voor commerciële exploitanten.

Het is goed dat de minister ten behoeve van mevrouw Vindevoghel en de PVDA heeft uitgelegd wat een autonoom overheidsbedrijf is. Ze sneert onterecht naar de andere fracties in het Parlement, want als er één fractie is die denkt dat ministers en parlementsleden zo maar even al hun grieven en klachten kunnen doorbellen naar een overheidsbedrijf, is het wel de hare. Haar partij zit echt nog vast in de jaren 70 en 80 toen we nog al die staatsgeleide bedrijven hadden.

03.24 Méliissa Hanus (PS): De vele personeelsleden van het spoor en de pendelaars, die hoge verwachtingen hadden toen u als minister van Mobiliteit aantrad, hebben met ongeloof op de aangekondigde sluiting van de loketten gereageerd. Een minister moet voortdurend in dialoog staan met de ondernemingen die onder zijn bevoegdheid vallen, alsook met het Parlement. De sluiting van de loketten mag dan al een onbetwistbare economische keuze zijn, maar we hadden u frisse ideeën kunnen aanreiken.

U hebt van meet af aan herhaald dat u die beslissing ongedaan wilde maken, maar uiteindelijk heeft mevrouw Dutordoir aan het langste eind getrokken.

Persoonlijk trek ik ten strijde voor het behoud van alle stations, want na de loketten zijn zij het die bedreigd worden, en de vrees over een mogelijke sluiting is alleen maar toegenomen.

Ons vertrouwen in de betrouwbaarheid van de informatie die u ons verstrekt, is geschokt. Niettemin zullen we, of het nu gaat over dossiers over het dagelijks beheer of over moeilijkere dossiers, tot uw beschikking blijven om u te helpen.

Voor de PS is het behoud van de aanwezigheid van

cheminots au sein des gares est impératif. Des tâches complémentaires pourraient leur être confiées, éventuellement en matière de mobilité intermodale.

Si 35 guichetiers sur les 77 concernés vont partir à la retraite, les 42 guichetiers restants garderont-ils un rôle d'accueil au sein des gares, ou seront-ils affectés ailleurs? Dans le second cas, qui assurera alors l'accueil au sein de la gare?

Pour nous, une ouverture des salles d'attente au moins égale aux actuels horaires d'accès des guichets est indispensable.

03.25 Frank Troosters (VB): Le ministre parle d'autonomie de la SNCB mais il la met à mal en rappelant publiquement à l'ordre la société de chemins de fer. En ce qui concerne la décision du conseil d'administration du 27 novembre 2020, une concertation préalable a certainement eu lieu, ce qui signifie que le ministre était au courant. Toute la discussion devant les caméras de télévision à ce propos était tout bonnement affligeante.

Je constate qu'au terme de la discussion avec la SNCB, presque rien ne change. La discussion avec les pouvoirs locaux devait de toute façon encore être entamée. Il est fait mention d'une gare "chaleureuse et vivante" mais la SNCB indique qu'un employé y passera une fois par jour. Aucun détail n'est donné. Il s'agit donc d'une mesure vide, qui ne satisfait personne et qui dupe surtout les personnes les plus fragiles.

Les statistiques concernant les transactions électroniques par rapport à celles au guichet sur lesquelles on se base, sont en partie précisément dues à la fermeture de guichets. C'est un peu facile.

03.26 Josy Arens (cdH): Le train Gilkinet a déraillé après 120 jours. La perte de confiance est totale, il suffit d'écouter les défenseurs du rail et les représentants de navetteurs. C'est malheureux de proposer et d'entériner la fermeture des guichets sans plan d'action global, car s'il a été annoncé, nous n'en avons rien vu. C'est se moquer de la population alors que nous comptons sur vous pour développer les transports alternatifs.

Je viens d'une région, le Luxembourg, où la rentabilité est moins importante que dans les

spoorwegpersoneel in de stations een absolute noodzaak. Er zouden andere taken aan die personeelsleden kunnen worden toevertrouwd, eventueel op het vlak van de intermodale mobiliteit.

35 van de 77 betrokken loketbedienden zullen weliswaar met pensioen gaan, maar zullen de 42 overblijvende bedienden nog altijd kunnen blijven instaan voor het onthaal in de stations of zullen ze elders worden ingezet? In het tweede geval is de vraag wie dan het onthaal in het station zal verzekeren.

Volgens ons is het absoluut noodzakelijk dat openingsuren van de wachtruimten op zijn minst afgestemd zijn op de huidige openingsuren van de loketten.

03.25 Frank Troosters (VB): De minister heeft het over de autonome werking van de NMBS, maar door het spoorbedrijf openlijk terug te fluiten, doet hij daar afbreuk aan. Wat de beslissing van de raad van bestuur van 27 november 2020 betreft, moet er zeker voorafgaand overleg zijn geweest, wat betekent dat de minister op de hoogte was. De hele discussie voor de televisiecamera's was in dat verband geen verheffend schouwspel.

Ik stel vast dat er na het gesprek met de NMBS nagenoeg niets verandert. Het gesprek met de lokale overheden moest sowieso nog worden aangegaan. Er wordt gewag gemaakt van een 'warm en levendig station', maar de NMBS zegt dat er eenmaal per dag iemand zal langsgaan. Details zijn er niet. Het gaat dus om een inhoudsloze maatregel, waarmee niemand tevreden is en waarvan vooral de zwakkeren de dupe zijn.

De statistieken inzake digitale transacties versus lokettransacties waarop men zich baseert, maakt men deels zelf door loketten te sluiten. Zo is het makkelijk.

03.26 Josy Arens (cdH): De trein van Georges Gilkinet is na 120 dagen ontspoord. De vertrouwensbreuk is totaal, men hoeft maar te luisteren naar de verdedigers van de spoorwegen en de vertegenwoordigers van de reizigers. De sluiting van loketten wordt aangekondigd en bekrachtigd zonder globaal plan van aanpak en dat is een ongelukkige beslissing, want het werd weliswaar aangekondigd, maar van dat globale plan van aanpak hebben we nog niets gezien. Men lacht met de mensen, terwijl wij op u rekenden om de alternatieve vervoerswijzen te ontwikkelen.

In mijn regio, Luxemburg, zijn de treinverbindingen minder rendabel dan in de grote steden. De loketten

grands centres, et où les guichets seront fermés. Demain, on jugera que trop peu de personnes prennent le train et on supprimera des lignes et des gares alors qu'il faut faire l'inverse. Je m'attendais à d'autres actions de votre part. J'espère que vous vous ressaisirez pour que nous puissions vivre une autre opération.

03.27 Jef Van den Bergh (CD&V): Le conseil d'administration a pour mission de gérer l'entreprise au mieux dans le cadre fixé par le politique. Ses objectifs ne sont donc pas les nôtres. Il serait peut-être utile de consacrer une réunion de commission à la gouvernance.

Par ailleurs, nous devons nous fonder sur un contrat de gestion déjà assez ancien puisqu'il date de 2008. Nous sommes déjà confrontés à la troisième vague de fermeture de guichets depuis lors. Il est plus qu'urgent de disposer d'un nouveau contrat de gestion. Il semble que les spécifications, qui constituent une première étape en ce sens, seraient publiées avant la fin du mois.

Nous ne devons pas oublier qu'il doit rester possible de fournir des services avec des moyens humains dans un rayon raisonnable autour du domicile ou de la gare. Je me demande si l'on a examiné suffisamment d'alternatives. Je pourrais imaginer qu'une gare ne soit pas ouverte quotidiennement et qu'une sorte de tour de rôle soit instauré entre les gares. Un contact humain serait ainsi garanti dans chaque gare, par exemple pour fournir des informations.

Nous devons pouvoir faire la différence dans les bâtiments mêmes des gares. Les administrations locales ont bel et bien des propositions et des idées sur la façon dont elles pourraient y offrir certaines services. Elles peuvent ainsi assurer une présence humaine. Bien souvent, cette volonté existait aussi dans le passé, mais la SNCB n'affichait pas un grand enthousiasme à cet égard.

Aux Pays-Bas, un débat est également mené sur la réduction progressive du nombre de guichets et de gares. En Suisse, plus de 90 % des billets sont achetés par voie numérique, même si 160 gares sont toujours équipées effectivement de guichets ouverts. Tout est question de choix.

03.28 Hervé Rigot (PS): Vous vouliez une SNCB plus attrayante. Aujourd'hui, votre présentation est une redite du communiqué publié hier par la SNCB, sur les mesures d'accompagnement relatives à la fermeture des 44 guichets.

in de stations gaan dicht. Morgen zal men oordelen dat er nog te weinig mensen de trein nemen en zullen er lijnen afgeschaft en stations gesloten worden. Men zou net het tegenovergestelde moeten doen. Ik verwachtte een andere aanpak van uwentwege. Ik hoop dat u zich vermant en het over een andere boeg gooit.

03.27 Jef Van den Bergh (CD&V): De raad van bestuur heeft als opdracht om binnen het raam dat door de politiek werd gecreëerd, de bedrijfsvoering zo goed mogelijk te verzekeren. Zijn doelstelling is dus de onze niet. Misschien is een commissievergadering over governance wel eens nuttig.

Voorts moeten we met een oude beheersovereenkomst uit 2008 werken, met sindsdien al een derde golf van sluitingen van loketten. Er is heel dringend nood aan een nieuwe beheersovereenkomst. Naar verluidt zouden deze maand nog de specificaties worden gepubliceerd als eerste stap.

We mogen niet vergeten dat een menselijke dienstverlening mogelijk moet blijven binnen een redelijke straal rond de woonplaats of het station. Ik vraag me af of er voldoende alternatieven zijn bestudeerd. Ik kan me voorstellen dat een station misschien niet dagelijks open is en dat daarvoor een soort beurtrol zou gelden tussen stations. Zo blijft men een menselijk contact garanderen in het plaatselijke station, voor bijvoorbeeld informatieverstrekking.

We moeten het verschil kunnen maken in de stationsgebouwen zelf. Lokale besturen hebben wel degelijk voorstellen en ideeën over hoe ze daar een bepaalde dienstverlening zouden kunnen aanbieden. Zo kunnen ze zorgen voor menselijke aanwezigheid. In het verleden was die wil er vaak ook wel, maar liep de NMBS daar niet warm voor.

In Nederland wordt ook gedebatteerd over de afbouw van het aantal loketten en stations. In Zwitserland wordt meer dan 90 % van de tickets digitaal verkocht, maar toch zijn er nog steeds 160 stations effectief uitgerust met bemande loketten. Het zijn allemaal keuzes.

03.28 Hervé Rigot (PS): U wil de NMBS aantrekkelijker maken, dat had u al aangegeven. Uw presentatie van vandaag is een herhaling van het persbericht dat de NMBS gisteren gepubliceerd heeft over de begeleidende maatregelen voor de sluiting van de 44 loketten.

Vous parlez de maintenir une présence, mais vous insistez sur le rôle des communes, tout en limitant leur attractivité, puisqu'on exclut les activités commerciales. Pourquoi ne pas envisager de soutenir les initiatives de circuit court dans les gares? Cette piste permettrait à ceux qui s'y investissent de trouver des zones de travail.

Vous voulez sous-traiter à bpost la délivrance de cartes MoBIB, attestations ou autres. Mais connaissez-vous l'état des services postaux qui existent encore? Ce service public se réorganise et diminue aussi sa présence.

Manifestement, les carottes sont cuites, et elles mènent à une soupe à la grimace. Vous n'avez pas infléchi. Vous avez postposé. Cette décision nie 30 000 navetteurs, 77 équivalents temps plein. Elle nie 81 communes, dont Huy et Waremmes. Elle nie aussi le rôle d'un service public qui doit être plus qu'un garant de la sécurité, mais un service qui garantit une écoute, qui lutte contre la fracture numérique, qui permet l'accessibilité à tous.

Vous ne pouvez pas, d'un côté, vous dédouaner en pointant la responsabilité du CA de la SNCB, et en même temps, communiquer avec Mme Dutordoir pour dire que vous avez trouvé une réponse positive. Non! Vous êtes impliqué dans cette décision dès que vous communiquez sur les solutions que vous estimez avoir apportées.

On paie davantage de parking, on parle de box payants pour les vélos, on paie plus pour les billets mais le service demain sera moindre. Choisir, c'est renoncer et ce choix est un véritable renoncement.

03.29 Michel De Maegd (MR): Je suis stupéfait de l'absence de réponse à de nombreuses questions: rien sur les critères de fermeture, sur le fait que vous étiez informé dès le 7 octobre et que vous disposiez de la liste le 10 novembre, deux semaines avant la décision.

Vous ne devez pas vous retrancher derrière l'absence d'un administrateur Ecolo, alors que vous avez un commissaire de gouvernement Ecolo au CA, qui a assisté à toutes les réunions sans broncher.

U zegt dat u een fysieke aanwezigheid in de stations wilt behouden, maar onderstreept de rol van de gemeenten daarin en maakt de stations voor hen minder aantrekkelijk, aangezien commerciële activiteiten uitgesloten worden. Waarom wordt er niet overwogen om korteketeninitiatieven in de stations te ondersteunen? Zo zouden degenen die daarin investeren werkruimten kunnen vinden.

U wilt de bezorging van MoBIB-kaarten, attesten en dergelijke uitbesteden aan bpost. Beseft u in welke toestand de nog bestaande postdiensten zich bevinden? Die openbare dienst wordt gereorganiseerd en de postale aanwezigheid wordt teruggeschroefd.

De teerling is blijkbaar geworpen en dat valt niet in goede aarde. U hebt er niet voor gezorgd dat de beslissing van de NMBS teruggedraaid werd, u hebt alleen voor uitstel gezorgd. Die beslissing houdt geen rekening met 30.000 pendelaars en 77 voltijdequivalenten. Ze houdt geen rekening met 81 gemeenten, waaronder Hoei en Borgworm. Ze houdt evenmin rekening met de rol van een openbare dienst, die niet enkel de veiligheid moet verzekeren, maar ook een open oor moet hebben voor de behoeften, inspanningen moet doen om de digitale kloof te verminderen en toegankelijk moet zijn voor iedereen.

U kunt niet, enerzijds, de verantwoordelijkheid op de raad van bestuur van de NMBS afschuiven en, anderzijds, samen met mevrouw Dutordoir meedelen dat u een oplossing hebt gevonden. Zo werkt het niet! U was bij die beslissing betrokken vanaf het moment dat u communiceerde over de oplossingen die u zagezeggd gevonden hebt.

Er moet op steeds meer plaatsen betaald worden om te parkeren, er wordt aan gedacht om betalende fietsboxen in te voeren, tickets worden duurder, maar de dienstverlening gaat erop achteruit. Kiezen is verliezen, en deze keuze is een echt verlies.

03.29 Michel De Maegd (MR): Ik sta versteld dat u op veel vragen geen antwoord geeft: niet over de sluitingscriteria, noch over het feit dat u al op 7 oktober op de hoogte werd gesteld en dat u op 10 november – twee weken voordat de beslissing viel – over de lijst beschikte.

U mag u niet verschuilen achter de afwezigheid van een Ecolo-bestuurslid, wanneer u een Ecolo-regeringscommissaris in de raad van bestuur had, die alle vergaderingen heeft bijgewoond zonder bezwaren te uiten.

Le mensonge par omission ou les demi-vérités pour dissimuler l'autre moitié de la vérité n'ont pas lieu d'être dans les relations entre le gouvernement et le Parlement.

Je m'étonne de l'accord adopté hier par le CA. En plénière, vous avez exigé la révision de la liste des guichets et l'application d'un moratoire. Vous n'avez obtenu qu'une liste de bonnes intentions. En une semaine, vous avez retourné votre veste deux fois: sous la pression de votre président de parti puis face à votre incapacité. Au lieu de vous en prendre aux parlementaires, vous auriez dû vous souvenir que la SNCB est une entreprise publique autonome avant de faire des déclarations insensées et de subir un désaveu couru d'avance.

Cessez d'endosser les costumes de Pinocchio ou de Calimero pour endosser celui d'un ministre. Un ministre prend ses responsabilités, y compris dans les décisions difficiles ou la réflexion sur la nécessité d'avoir un guichet dans une gare. Dans cette triste saga, un journal vous a surnommé la girouette verte. Pourvu que le vent tourne!

03.30 Sophie Thémont (PS): Ce carnet de bonnes intentions montre que les carottes sont cuites. Vous n'avez pas répondu à toutes mes questions. À Ans, la décision est d'autant plus incompréhensible que l'offre de trains va augmenter d'un millier de trains d'ici 2023. Malgré la tendance au digital, 20 % de voyageurs recourent encore au guichetier.

L'égalité de traitement doit être maintenue dans toutes les gares, quelle que soit la localisation ou le public. Personne ne doit rester au bord du chemin.

La suppression des guichets pourrait causer la suppression de 77 équivalents temps plein. C'est incompréhensible alors que chaque jour, de nouvelles vagues de licenciements sont annoncées.

03.31 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Groen insiste sur le fait qu'une gestion d'entreprise autonome et efficace est importante et qu'un contrat de gestion clair doit être conclu. L'actuel contrat date en effet de 2008. Je me réjouis donc de l'engagement à établir un nouveau contrat de gestion mais il faudra davantage y tenir compte des voyageurs et des travailleurs.

Zaken verzwijgen en halve waarheden verkondigen om de andere helft van de waarheid te verhullen, dat zijn praktijken die niet thuishoren in de relatie tussen regering en Parlement.

Ik sta versteld van het akkoord dat gisteren in de raad van bestuur aangenomen werd. In de plenaire vergadering stond u erop dat de lijst met loketten herzien zou worden en dat er een moratorium ingevoerd zou worden. Het enige wat u verkregen hebt, is een lijstje met goede voornemens. In één week tijd hebt u tweemaal een bocht van 180° gemaakt: eerst onder druk van uw partijvoorzitter en daarna door uw eigen onvermogen om een herziening van de beslissing af te dwingen. In plaats van uw pijlen te richten op de parlementsleden had u zich moeten herinneren dat de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is voordat u praatjes verkocht en zich voorspelbare kritiek op de hals haalde.

Berg uw Pinokkio- en Calimerokostuum op en trek uw ministerpak aan. Een minister neemt zijn verantwoordelijkheid op, ook als hij moeilijke beslissingen moet nemen of moet nadenken over het belang van loketten in onze stations. In deze trieste soap heeft een krant u een groene windhaan genoemd. Laten we hopen dat de wind van richting verandert!

03.30 Sophie Thémont (PS): Uit dat schriftje met goede voornemens blijkt dat de zaak al beklonken is. U hebt niet op al mijn vragen geantwoord. Zeker voor het station Ans is de beslissing onbegrijpelijk, aangezien het treinaanbod met duizend treinen versterkt wordt tegen 2023. Ondanks de opmars van de digitale toepassingen wendt 20 % van de reizigers zich nog tot het loket.

De gelijke behandeling moet in elk station worden gegarandeerd, ongeacht de locatie of het publiek. Men mag niemand in de steek laten.

Door de afschaffing van de loketten zouden er 77 vte's hun baan kunnen verliezen. Dat is onbegrijpelijk nu er elke dag nieuwe ontslagrondes worden aangekondigd.

03.31 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Groen beklemtoont dat een autonome efficiënte bedrijfsvoering belangrijk is en dat er een duidelijke beheersovereenkomst moet worden gesloten. De huidige dateert inderdaad al van 2008. Ik ben dan ook blij met het engagement dat een nieuwe beheersovereenkomst zal worden opgesteld, maar daarin moet er meer rekening worden gehouden met de reiziger en met de werknemers.

Malgré les mesures d'accompagnement, je continue à déplorer la manière dont la décision de fermer les 44 guichets a été prise. Je plaide également pour que l'on profite de l'occasion pour réfléchir en profondeur à l'avenir de ces gares.

La SNCB a raté l'occasion d'entamer préalablement un dialogue, tant avec les autorités communales qu'avec ses voyageurs. Ne serait-il pas envisageable d'attribuer un siège au conseil d'administration aux organisations représentatives des voyageurs?

03.32 Caroline Taquin (MR): Vous ne dites rien que l'on ne sache déjà. La SNCB est une entreprise publique autonome avec un contrat de gestion. Le CA prend les décisions. Pourquoi y a-t-il un ministre? L'autorité de tutelle n'impose pas mais dialogue. Un bras de fer est-il une forme de dialogue? Vous dites qu'il n'y aura pas de licenciements secs. Nous l'espérons vivement!

Entre l'utopisme et l'action, il y a le brouillard. Nous, parlementaires, avons besoin de réponses, de garanties, de volontarisme, d'ambition et d'empathie pour les citoyens, les navetteurs, le personnel et les autorités locales. Il faut un cadastre, de vraies perspectives et des garanties financières pour les projets participatifs et d'amélioration du cadre de vie. Les projets pilotes sont des gadgets. Il y a suffisamment d'expériences pour passer à l'action en réhabilitant les gares fermées ces dernières années et devenues des chancres. Il faudra suivre ces initiatives.

03.33 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'ai été syndicaliste pendant vingt ans et je défendrai toujours les travailleurs. Je n'ai certainement pas de leçons à recevoir de M. Vandenbroucke sur ce plan!

Quoi qu'il en soit, j'appuie la proposition d'Ecolo-Groen visant à faire siéger des organisations telles que Navetteurs.be et TreinTramBus au conseil d'administration, aux côtés de simples travailleurs avec lesquels le conseil d'administration n'a clairement aucun lien.

Nous sommes très déçus. Nous continuons à insister pour qu'un préposé soit présent pour aider les voyageurs et pour que son rôle soit élargi. Telle est la teneur de notre motion de recommandation.

03.34 Joris Vandenbroucke (sp.a): J'ai un

Ondanks de flankerende maatregelen blijf ik de manier waarop de beslissing om de 44 loketten te sluiten, werd genomen, betreuren. Ook ik pleit ervoor om van de gelegenheid gebruik te maken om eens grondig na te denken over de toekomst van die stations.

De NMBS heeft kansen gemist om het gesprek vooraf aan te gaan met de gemeentebesturen en met haar reizigers. Kunnen we de reizigersorganisaties eventueel geen zetel in de raad van bestuur geven?

03.32 Caroline Taquin (MR): U zegt niets wat we niet al weten. De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf met een beheerscontract. De raad van bestuur neemt de beslissingen. Waarom is er een minister? De toezichhoudende overheid legt niets op maar voert een dialoog. Is een krachtmeting een vorm van dialoog? U zegt dat er geen naakte ontslagen zullen vallen. Dat hopen we van harte!

Tussen het utopisme en de actie hangt er mist. Als parlamentsleden hebben we antwoorden, garanties, voluntarisme, ambitie en empathie nodig voor de burgers, de pendelaars, het personeel en de lokale overheden. We hebben een kadaster nodig, net zoals reële vooruitzichten en financiële waarborgen voor participatieprojecten en projecten ter verbetering van de leefomgeving. De proefprojecten zijn speeltjes. Er werden voldoende proefprojecten gehouden om tot de actie over te gaan en de stations die de jongste jaren gesloten werden en tot stadskankers verworpen zijn, te rehabiliteren. Die initiatieven moeten opgevolgd worden.

03.33 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben twintig jaar syndicaliste geweest en ik zal altijd blijven opkomen voor de werknemers. De heer Vandenbroucke heeft mij zeker geen lessen te geven op dat vlak!

Ik steun alvast het voorstel van Ecolo-Groen om organisaties als Navetteurs.be en TreinTramBus te laten zetelen in de raad van bestuur, samen met de gewone werkmensen, waarmee de raad van bestuur duidelijk geen band heeft.

Wij zijn zwaar ontgoocheld. Wij blijven ijveren voor de aanwezigheid van een loketbediende die de mensen kan helpen, en voor een uitbreiding van diens rol in openbare dienstverlening. Daarover gaat onze motie van aanbeveling.

03.34 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik heb alle

profond respect pour ce qu'a accompli Mme Vindevoghel par le passé et pour l'énergie qu'elle déploie au sein de ce Parlement, mais son parti et elle prétendent constamment et obstinément que les partis politiques du conseil d'administration ont pris cette décision, ce qui est totalement faux! Soit elle nous rejoint de manière constructive et met un terme à ces allégations mensongères, soit je cesserai de débattre avec elle. Cette histoire me contrarie énormément!

03.35 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre a d'abord défendu la décision du conseil d'administration, puis s'est joint aux critiques et a tenté de percer l'autonomie de la SNCB, pour aujourd'hui défendre de nouveau cette même décision. Il s'agit d'un spectacle pour le moins étrange. Cette saga a mis à mal la crédibilité du ministre vis-à-vis de la SNCB et de la Chambre. Le dernier mot revient à Mme Dutordoir. Nous devons continuer à nous demander chaque fois si les propos du ministre ont bien été discutés avec la direction de la SNCB.

Au vu du nombre de membres de la majorité qui ont aujourd'hui posé des questions critiques, je me demande s'il n'y aura pas des implications pour la coalition en place. Je ne puis qu'applaudir à cette approche critique de la part de membres de la majorité. M. De Maegd a même reproché au ministre d'avoir proféré des "mensonges". Quelles sont les conséquences de ces déclarations? Son parti fait-il toujours confiance à M. Gilkinet? La rupture de confiance entre le ministre et la SNCB est également une crise de confiance au sein de la coalition. Si nous passons à présent simplement à l'ordre du jour, cette décision nuira également à la crédibilité du PS et du MR.

03.36 Marianne Verhaert (Open Vld): Maintenir ouverts des guichets où seulement quelques billets sont vendus chaque jour ne témoigne pas d'une bonne gouvernance. Je soutiens la décision de la SNCB, même si je la trouve peu créative. L'idée des points train peut représenter une situation gagnant-gagnant pour nous tous, pour les voyageurs et pour l'entrepreneuriat local. Je reste quelque peu sur ma faim sur ce plan.

Je suis heureuse que le ministre souligne l'autonomie de la SNCB. J'espère qu'il ne surviendra plus aucun problème entre la SNCB et le ministre. Il n'appartient pas au ministre d'organiser le fonctionnement journalier, mais bien de fixer les objectifs du contrat de gestion. J'espère que notre commission y sera associée.

respect pour wat mevrouw Vindevoghel in het verleden heeft gedaan en voor haar inzet in dit Parlement, maar zij en haar partij beweren voortdurend en halsstarrig dat de politieke partijen binnen de raad van bestuur die beslissing hebben genomen, wat absoluut een flagrante leugen is! Ofwel sluit ze zich constructief bij ons aan en stopt ze met dat foute verhaal, ofwel stopt voor mij het debat met haar. Dit verhaaltje stoort me mateloos!

03.35 Tomas Roggeman (N-VA): Eerst verdedigt de minister de beslissing van de raad van bestuur, vervolgens gaat hij mee met de kritiek en probeert hij in te breken in de autonomie van de NMBS om vandaag diezelfde beslissing opnieuw te verdedigen. Dat is toch een bijzonder vreemd schouwspel. Het hele verhaal is een deuk in de geloofwaardigheid van de minister tegenover de NMBS en tegenover de Kamer. Het is mevrouw Dutordoir die het laatste woord heeft. Wij zullen ons steeds moeten blijven afvragen of de woorden van de minister wel zijn doorgesproken met de NMBS-top.

Ik vraag mij ook af wat dit betekent voor de regeringscoalitie als ik zie hoeveel leden van de meerderheid vandaag kritische vragen hebben gesteld. Ik kan die kritische aanpak van de meerderheidsleden alleen maar toejuichen. De heer De Maegd sprak zelfs over de "leugens" van de minister. Ik vraag mij af welke consequenties dat heeft. Behoudt zijn partij nog wel het vertrouwen in minister Gilkinet? De vertrouwensbreuk tussen de minister en de NMBS is tevens een vertrouwensbreuk binnen de coalitie. En als men nu gewoon overgaat tot de orde van de dag, schaadt dat daarnaast nog eens de geloofwaardigheid van PS en MR.

03.36 Marianne Verhaert (Open Vld): Het openhouden van loketten waar slechts enkele tickets per dag worden verkocht, is geen vorm van goed bestuur. Ik sta achter de beslissing van de NMBS, al vind ik ze weinig creatief. Het idee van treinpunten kan een win-winsituatie voor ons allemaal betekenen, voor de reizigers en voor het lokale ondernemersschap. Op dat vlak blijf ik wat op mijn honger zitten.

Ik ben blij dat de minister de autonomie van de NMBS beklemtoont. Ik hoop dat er geen problemen meer zullen ontstaan tussen de NMBS en de minister. Het is niet aan de minister om de dagelijkse werking te organiseren, maar wel om de doelstellingen van de beheersovereenkomst vast te leggen. Ik hoop dat ook onze commissie daarbij wordt betrokken.

03.37 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Sans nouveau contrat de gestion de la SNCB, il sera difficile de modifier sa trajectoire. La décision de base était mauvaise, il fallait la faire évoluer par tous les moyens et c'est ce qui a été fait, avec des progrès en matière de renforcement des engagements sur le dialogue avec les communes, les horaires d'ouverture des salles d'attente, l'ouverture à la société, l'accompagnement des usagers. Cela ne suffit pas mais j'espère que cela augure d'une rupture avec les politiques passées qui devra se concrétiser en 2022 avec le contrat de service public.

Je déplore des interventions qui visent l'homme et la polémique. Les usagers méritent mieux que ces petits jeux de certains membres de partis, qui ont des responsabilités écrasantes dans les décisions prises.

03.38 Michel De Maegd (MR): Il est bon que le Parlement fasse son travail de contrôle de l'exécutif. M. Parent divague sur des attaques personnelles: il n'y en a pas eu!

Pour ma part, je ne vise pas Ecolo mais le ministre et ses approximations coupables. Je lui rappellerai que la loi de 1991 dit que la SNCB est soumise au pouvoir de contrôle du ministre. Il avait la possibilité d'annuler cette décision dans un délai de 14 jours. Son commissaire aurait dû l'avertir avant le 3 décembre et il aurait eu toute latitude d'annuler la décision pour le 11 décembre. Faire des leçons au Parlement quand on ne maîtrise pas soi-même la loi, c'est problématique.

Le **président**: Vous avez demandé la parole pour un fait personnel suite à l'intervention de M. Roggeman, pas une deuxième réplique au ministre. L'incident est clos.

03.39 Laurence Zanchetta (PS): Les Binchois ont coutume de dire que leur ville est le centre du monde: on peut dire qu'elle n'est pas au centre des préoccupations de la SNCB, pas plus que les autres gares concernées. On encourage les citoyens à prendre les transports en commun, mais ce type d'annonces ne vont pas en ce sens.

03.40 Pieter De Spiegeleer (VB): La confiance en le ministre était déjà rompue avant cette réunion. Aujourd'hui, il n'a fait que confirmer cette absence de confiance. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma

03.37 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Zonder een nieuw beheerscontract met de NMBS zal het moeilijk zijn haar koers te wijzigen. De initiële beslissing deugde niet. Ze moest met alle mogelijke middelen aangepast worden, en dat is ook gebeurd, met vooruitgang wat betreft de versterking van de verbintenissen aangaande de dialoog met de gemeenten, de openingstijden van de wachtruimten, de openheid naar de samenleving, de begeleiding van de reizigers. Dat is niet voldoende, maar ik hoop dat het een breuk inluidt met het vroegere beleid. Dit alles zal in 2022 concreet vorm moeten krijgen in het contract over de opdrachten van openbare dienst.

Ik betreur dat sommigen op de man spelen en een polemieken willen uitlokken. Treinreizigers verdienen beter dan die spelletjes van sommige leden van partijen die een verpletterende verantwoordelijkheid dragen voor de genomen beslissingen.

03.38 Michel De Maegd (MR): Het is goed dat het Parlement zijn werk doet en de uitvoerende macht controleert. De heer Parent raaskalt als hij het heeft over persoonlijke aanvallen: die waren er niet!

Mijn kritiek is niet gericht tegen Ecolo, maar tegen de minister en zijn kwalijke nattevingswerk. Ik wijs hem erop dat de wet van 1991 stelt dat de NMBS onder de controlebevoegdheid van de minister staat. Hij had de mogelijkheid om die beslissing binnen een termijn van 14 dagen te annuleren. Zijn commissaris had hem vóór 3 december moeten verwittigen en hij zou perfect de mogelijkheid hebben gehad om de beslissing tegen 11 december terug te draaien. Het is problematisch om het Parlement de les te spellen als men zelf de wet niet goed kent.

De **voorzitter**: U hebt het woord gevraagd voor een persoonlijk feit naar aanleiding van het betoog van de heer Roggeman, maar niet voor een tweede repliek aan de minister. Het incident is gesloten.

03.39 Laurence Zanchetta (PS): De inwoners van Binche beweren altijd dat hun stad het centrum van de wereld is: men kan stellen dat ze in elk geval niet centraal staat voor de NMBS, en dat is voor al de andere getroffen stations al evenmin het geval. Men moedigt de mensen aan om het openbaar vervoer te gebruiken, maar aankondigingen zoals deze zullen daar zeker niet bij helpen.

03.40 Pieter De Spiegeleer (VB): Het vertrouwen in de minister was al voor deze vergadering geschonden. Hij heeft het wantrouwen vandaag alleen maar weten te bevestigen. Ik heb geen

question concernant les critères de fermeture des guichets. À Ninove, une ville de 40 000 habitants, dont 1 700 navetteurs quotidiens, les guichets seront fermés. À Renaix également, alors qu'il s'agit d'une gare terminus située sur la frontière linguistique. Renaix est la ville la plus pauvre de Flandre orientale. Comment dès lors expliquer la fermeture des guichets aux habitants de Ninove et de Renaix?

03.41 Marie-Christine Marghem (MR): C'est déplorable. Des décisions irréversibles ont été prises dans un contact informel entre la SNCB et le ministre qui ne les assume pas. On peut gloser à perte de vue sur le lait répandu, mais tous les bourgmestres seront en plein désarroi.

Un monitoring doit avoir lieu sur les mesures d'accompagnement et de compensation égrainées sans empathie par le ministre. Je souhaite que le Parlement puisse suivre comment elles sont implémentées et comment va la concertation avec les bourgmestres. Il faudra également voir si les mesures stabilisent le nombre de voyageurs ou si des mesures complémentaires sont nécessaires.

03.42 Sophie Rohonyi (DéFI): Vous minimisez votre responsabilité et vous ne répondez pas à nos questions. Vous répétez que les guichets sont fermés en raison d'une trop faible activité, alors que leurs heures d'ouverture n'ont cessé d'être réduites depuis 2015. Vous dites que vous êtes pour des gares plus humaines et des trains plus ponctuels, mais vous ne garantisiez pas que les 60 millions économisés serviront à concrétiser ces projets.

Par contre, en à peine quatre mois, vous avez pris une décision qui a dégoûté les citoyens de prendre le train, en particulier les enfants qui l'utilisent seuls pour aller à l'école, les aînés mal à l'aise avec les technologies, les personnes sous administration de biens qui ne peuvent utiliser de cartes bancaires, les analphabètes ou les 30 % de femmes qui ne prennent pas le train car elles sont victimes de harcèlement. C'est pourquoi on aurait dû revoir cette liste de guichets à fermer et prévoir un moratoire.

Pour minimiser ces fermetures, vous citez des mesures qui ne sont que de la poudre aux yeux. Jamais elles ne remplaceront le service public offert par les guichetiers. Sans compter que les distributeurs sont souvent à l'extérieur: dans le froid et dans le noir en hiver ou illisibles au soleil.

antwoord gekregen op mijn vraag over de criteria op basis waarvan de loketten worden gesloten. In Ninove, een stad met 40.000 inwoners en 1.700 dagelijkse pendelaars, worden de loketten gesloten. In Ronse eveneens, dat is nochtans een eindstation op de taalgrens. Ronse is de armste stad van Oost-Vlaanderen. Hoe valt de sluiting van de loketten in Ninove en Ronse aan de mensen uit te leggen?

03.41 Marie-Christine Marghem (MR): Het is betreurenswaardig. Er werden onomkeerbare beslissingen genomen tijdens een informeel contact tussen de NMBS en de minister, die er de verantwoordelijkheid niet voor op zich wil nemen. Men kan eindeloos over gemiste kansen klagen maar alle burgemeesters zullen met de handen in het haar zitten.

Er moet een controle komen op de begeleidende en compenserende maatregelen die de minister zonder enige empathie opgesomd heeft. Ik hoop dat het Parlement zal kunnen nagaan hoe ze ten uitvoer gelegd worden en hoe het overleg met de burgemeesters verloopt. Ook zal er moeten worden nagegaan of de maatregelen tot een stabilisatie van het aantal reizigers leiden dan wel of aanvullende maatregelen nodig zijn.

03.42 Sophie Rohonyi (DéFI): U minimaliseert uw verantwoordelijkheid en beantwoordt onze vragen niet. U herhaalt dat de loketten gesloten worden omdat er te weinig verrichtingen zijn, terwijl de openingsuren sinds 2015 voortdurend verkort werden. U zegt dat u voor menselijker stations en stiptere treinen bent maar u garandeert niet dat de 60 miljoen euro die u bespaart, gebruikt zullen worden om die projecten te verwezenlijken.

Integendeel, in amper vier maanden tijd hebt u een beslissing genomen waardoor de burgers een afkeer kregen van de trein, in het bijzonder kinderen die op hun eentje de trein nemen naar school, oudere mensen die niet met de technologie vertrouwd zijn, personen die onder bewindvoering staan en geen bankkaart mogen gebruiken, analfabeten of de 30 % vrouwen die de trein niet nemen uit vrees voor grensoverschrijdend gedrag. Daarom moest die lijst met loketten herzien worden en moest dat moratorium ingevoerd worden.

Om de sluitingen te minimaliseren strooit u ons zand in de ogen door wat maatregelen op te sommen die nooit de openbare dienstverlening aan de loketten kunnen vervangen. Bovendien staan de ticketautomaten vaak buiten, waar het 's winters koud en donker is, en waar de zon het scherm onleesbaar maakt.

J'entends, chers collègues, des regrets et des batailles contre cette décision. Vous n'êtes pas administrateurs de la SNCB mais ne me faites pas croire que vos bureaux de partis n'ont pas conseillé leurs administrateurs sur ce point à la veille du CA. Je pense aux quatre administrateurs PS, aux deux MR et aux trois CD&V. Prenez vos responsabilités!

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Maria Vindevoghel et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Maria Vindevoghel
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- considérant que la SNCB est une société de transport public;
- considérant que les guichets de gare présentent un intérêt social majeur;
- considérant que la fermeture de 44 guichets de gare entraînera la perte de 77 emplois;
- considérant que les partenaires sociaux et les voyageurs n'ont aucunement participé à cette décision;
- considérant qu'une partie importante des voyageurs est peu lettrée;
- eu égard aux critiques formulées par la société civile contre cette décision;
- eu égard à la crise sanitaire actuelle et au détricotage général du service public;
- eu égard au sentiment d'insécurité ressenti par les voyageurs dans une gare déserte;

demande au gouvernement

- de maintenir ouverts tous les guichets dans les gares de la SNCB;
- de rechercher de nouvelles tâches adaptées au rôle social des guichetiers;
- de maintenir le service aux voyageurs ferroviaires à un niveau optimal et, dès lors, de ne pas opérer de coupes dans les heures d'ouverture des guichets."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Kim Buyst.

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

Beste collega's, ik hoor hoe u deze beslissing betreurt en hoe u zich ertegen verzet. U maakt geen deel uit van de raad van bestuur van de NMBS, maar maak me niet wijs dat uw partijbureaus hun bestuurders hierover niet geadviseerd hebben in de aanloop naar de vergadering van de raad van bestuur. Ik denk aan de vier bestuurders van de PS, de twee van de MR en de drie van CD&V. Neem uw verantwoordelijkheid op!

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Maria Vindevoghel en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Maria Vindevoghel
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende dat de NMBS een openbare vervoersmaatschappij is;
- overwegende dat de loketten in de stations van groot maatschappelijk belang zijn;
- overwegende dat er bij het sluiten van 44 treinloketten er 77 jobs zullen verloren gaan;
- overwegende dat de inspraak van de sociale partners en reizigers bij deze beslissing onbestaande is;
- overwegende dat een belangrijk deel van de reizigers laaggeletterd is;
- overwegende de kritiek op deze beslissing vanuit het middenveld;
- overwegende de huidige gezondheidscrisis en de algemene afbouw van openbare dienstverlening;
- overwegende het onveiligheidsgevoel van de reizigers in een verlaten station;

vraagt de regering

- om alle loketten in de NMBS-stations open te houden;
- om te zoeken naar nieuwe taken aangepast aan de sociale rol van de loketbediendes;
- om de dienstverlening naar de treinreizigers toe optimaal te houden en dus niet te snoeien in de openingsuren van de loketten."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Kim Buyst.

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

04 Question de Wouter Raskin à Georges

04 Vraag van Wouter Raskin aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renouvellement des plaques d'immatriculation commerciales" (55011554C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Un concessionnaire automobile qui souhaite renouveler son numéro de plaque "marchand" doit pouvoir démontrer qu'il a vendu au moins douze véhicules à des utilisateurs finaux au cours de l'année écoulée.

Une solution sera-t-elle trouvée pour les concessionnaires automobiles qui n'ont exceptionnellement pas réalisé les douze ventes requises en 2020? La révision envisagée par votre prédécesseur, consistant à délivrer également la plaque "marchand" aux grands distributeurs, est-elle déjà entrée en vigueur? Dans la négative, quand le sera-t-elle?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les voitures vendues en janvier et février 2021 peuvent être incluses dans le comptage. Le mois de janvier est traditionnellement crucial pour le secteur automobile.

Conformément à l'article 12 révisé, une plaque "marchand" peut être demandée par les concessionnaires exerçant une activité de commerce de gros ou de détail de véhicules automobiles. Toutefois, cela n'a pas d'incidence sur le calcul des douze factures contrôlées par le SPF Finances. Le SPF ne prend en compte que les factures établies par le vendeur légal. Les intermédiaires ne sont pas des concessionnaires automobiles puisqu'ils ne vendent pas de véhicules.

L'incident est clos.

05 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes" (55011609C)

05.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *skeyes a annoncé que l'entreprise allait tester les filtres Wind Farm pour réduire les impacts des éoliennes sur le trafic aérien. Elle a mis en ligne une carte de zones conciliables avec l'implantation d'éoliennes. Celle-ci détermine les critères lors du dépôt de projets en fonction de la couleur de la zone.*

Ceci ne règle pas toutes les difficultés pour les dossiers éoliens dans ces zones d'activités de radar. Le plan d'ouverture de l'espace aérien des éoliennes n'est envisagé que vers 2030-2035, ce

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernieuwing van commerciële handelaarsplaten" (55011554C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Een autohandelaar die zijn handelaarsnummerplaat wil vernieuwen, moet kunnen aantonen dat hij het voorbije jaar ten minste twaalf voertuigen heeft verkocht aan eindgebruikers.

Komt er een oplossing voor de autohandelaars die in 2020 uitzonderlijk niet aan de twaalf vereiste verkopen zijn geraakt? Is de door uw voorganger in het vooruitzicht gestelde herziening, waardoor de handelaarsplaat ook aan groothandelaars kan worden uitgereikt, al in werking getreden? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De in januari en februari 2021 verkochte auto's mogen worden meegerekend. De maand januari is traditioneel van cruciaal belang voor de automobielsector.

Overeenkomstig het herziene artikel 12 kan een handelaarsplaat worden aangevraagd door de handelaren die een activiteit in de groot- of kleinhandel in motorvoertuigen uitoefenen. Dat heeft echter geen impact op de berekening van de twaalf door de FOD Financiën gecontroleerd facturen. De FOD houdt enkel rekening met de door de wettelijke verkoper aangemaakte facturen. Tussenpersonen zijn geen voertuighandelaars aangezien ze het voertuig niet verkopen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inruimen van meer locaties voor windmolens zonder dat de luchtverkeersveiligheid in gevaar komt" (55011609C)

05.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Luchtverkeersleider skeyes heeft aangekondigd dat het Wind Farm Filters zou testen om de effecten van windturbines op het luchtverkeer te verminderen. Het bedrijf heeft een kaart online gezet met zones waar windturbines mogen worden gebouwd. De kleur van de zones op de kaart bepaalt de criteria die gehanteerd worden wanneer er projecten worden ingediend.*

Dat lost niet alle problemen op voor de dossiers van windturbines in die zones met radaractiviteit. Het voornemen om meer gebieden met radaractiviteit open te stellen voor windturbines is pas gepland

qui n'est pas en phase avec nos ambitions de transition énergétique. La cohabitation entre l'espace aérien et les éoliennes serait plus restrictive en Belgique que chez nos voisins.

tegen 2030-2035 en dus niet in lijn met onze ambities op het vlak van de energietransitie. Het bouwen van windturbines in dergelijke zones zou in België strenger geregeld zijn dan in onze buurlanden.

Combien de dossiers sont-ils bloqués par les contraintes aériennes et quelle est la puissance de ces dossiers? Dans quel délai aura-t-on des retours sur les tests des filtres *Wind Farm*? Quelles sont les perspectives pour les projets bloqués près de Florennes? Collaborerez-vous avec la ministre de l'Énergie et/ou la ministre de l'Environnement, dans le cadre de la surveillance *roadmap* pour tenir compte des urgences climatiques et énergétiques?

Hoeveel dossiers zitten er in het slop door beperkingen door de luchtvaart en over welke totale capaciteit hebben we het dan? Wanneer zal er feedback zijn over de tests met de *Wind Farm Filters*? Wat zijn de vooruitzichten voor de projecten in de buurt van Florennes die geblokkeerd zijn? Werkt u samen met de minister van Energie en/of de minister van Leefmilieu in het kader van de surveillance *roadmap* om rekening te houden met de energie- en klimaatnoden?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'accroissement de la production d'énergie renouvelable est très important pour moi.

05.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De productiegroei op het vlak van hernieuwbare energie is een erg belangrijk issue voor mij.

Depuis 2017, skeyes a reçu près de 1 500 demandes d'avis relatives à la construction d'éoliennes. Seuls 7 % ont reçu un avis négatif vu la sécurité aérienne.

Sinds 2017 heeft skeyes bijna 1.500 adviesaanvragen ontvangen met betrekking tot de bouw van windturbines. Slechts 7 % daarvan heeft een negatief advies gekregen omwille van de veiligheid van het luchtverkeer.

skeyes a lancé la nouvelle stratégie radar en synergie avec la Défense. La première phase consiste en l'installation de *Wind Farm Filters* (WFF) sur les radars d'Ostende, de Bruxelles et de Florennes pour réduire les effets des éoliennes sur ceux-ci. Après des tests approfondis, skeyes pourra déterminer les endroits des éoliennes supplémentaires.

De nieuwe radarstrategie werd door skeyes in synergie met Defensie ontwikkeld. De eerste fase bestaat in de installatie van *Wind Farm Filters* (WFF) op de radars in Oostende, Brussel en Florennes om de effecten van de windturbines op de radars te verminderen. Na grondige tests zal skeyes kunnen bepalen op welke plaatsen er nog windturbines mogen bijgebouwd worden.

À moyen terme, skeyes déploiera des antennes de multilatération pour réduire les contraintes pour les éoliennes.

Op middellange termijn zal skeyes multilaterale antennes plaatsen om de technische beperkingen voor de windturbines te verminderen.

Chaque dossier est traité en tenant compte de sa localisation et des évolutions technologiques.

Bij de behandeling van elk dossier wordt er rekening gehouden met de ligging en de technologische ontwikkelingen.

Il faut créer une synergie transversale entre les ministres de l'Énergie, de l'Environnement et de la Mobilité, concernant l'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes. skeyes prendra en compte toutes les questions des *stakeholders*.

Er moet een transversale synergie tot stand gebracht worden tussen de ministers van Energie, van Leefmilieu en van Mobiliteit met betrekking tot de openstelling van het luchtruim voor de ontwikkeling van windturbines. skeyes zal rekening houden met alle vragen van de stakeholders.

skeyes n'a encore reçu aucune demande des ministres de l'Énergie ou de l'Environnement mais reste disposé à rechercher des solutions.

skeyes heeft nog geen verzoek ontvangen van de minister van Energie of van Leefmilieu, maar blijft bereid om naar oplossingen te zoeken.

Le prochain contrat de gestion de skeyes tiendra compte de cette matière.

In het volgende beheerscontract met skeyes zal er rekening gehouden worden met deze aangelegenheid.

05.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je salue votre volonté sur ce dossier et le rôle que skeyes compte jouer dans le développement des énergies renouvelables. Vu le rôle que pourraient jouer les ministres de l'Énergie et de l'Environnement, ce sujet devra être abordé dans d'autres commissions afin d'encourager skeyes à aller plus loin dans cette voie.

L'incident est clos.

06 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compétence des signaleurs habilités" (55011917C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): L'intervention de signaleurs habilités lors d'épreuves cyclistes est limitée dans le temps, depuis l'approche du véhicule d'ouverture jusqu'au passage du véhicule de fermeture. Pourtant, leur compétence fait parfois sujette à discussion. Le ministre peut-il fournir des explications à ce sujet?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les usagers de la route doivent suivre les indications des personnes qui font usage d'un disque représentant le signal C3, ce qui peut notamment être le cas pour les militaires qui escortent des colonnes militaires, les surveillants qui aident des enfants à traverser ou les signaleurs auxquels il est fait appel lors d'événements culturels, sportifs ou touristiques.

En cas de situations potentiellement dangereuses, telles que l'admission de tout trafic après le passage du véhicule de fermeture, une intervention plus longue du signaleur est autorisée. Le code de la route est clair: les usagers de la route doivent suivre les indications des signaleurs.

Il appartient au ministre de la Justice de répondre à la question relative à la qualification pénale du comportement d'une personne qui arrête le trafic sans y être habilitée, qu'elle dispose ou non de l'équipement d'un signaleur. Quiconque ignore les instructions d'un signaleur commet une infraction du troisième degré et s'expose ainsi à une perception immédiate du 174 euros ou à une amende de 30 à 500 euros multipliée par les décimes additionnels.

Un citoyen n'est jamais habilité à régler la circulation en dehors des circonstances visées à l'article 41 du code de la route.

L'incident est clos.

05.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat u dit dossier ter harte neemt en met de rol die skeyes wil spelen in de ontwikkeling van hernieuwbare energie. Gelet op de rol die de ministers van Energie en Milieu zouden kunnen spelen, zal deze kwestie in andere commissies moeten worden besproken teneinde skeyes ertoe aan te moedigen nog verder op die weg door te gaan.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bevoegdheid van gemachtigde signaalgevers" (55011917C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Het optreden van gemachtigde signaalgevers bij wielervedstrijden is beperkt tot de tijd vanaf het naderen van het openingsvoertuig tot en met de doortocht van het sluitingsvoertuig. Toch bestaat er soms discussie over hun bevoegdheid. Kan de minister dit toelichten?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Weggebruikers moeten de aanwijzingen volgen van personen die gebruik maken van een schijf met het verkeersbord C3, zoals het geval kan zijn bij onder meer militairen die legercolonnes begeleiden, opzichters die kinderen helpen bij het oversteken of signaalgevers die worden ingezet bij culturele, sportieve of toeristische evenementen.

Bij potentieel gevaarlijke situaties, zoals het toelaten van alle verkeer na de doorkomst van het sluitingsvoertuig, is een langer optreden van de signaalgever geoorloofd. Het verkeersreglement is duidelijk: weggebruikers moeten de aanwijzingen van de signaalgevers opvolgen.

De vraag naar de strafrechtelijke kwalificatie van iemand die, al dan niet in de uitrusting van een signaalgever, het verkeer onbevoegd tegenhoudt, moet de minister van Justitie beantwoorden. Wie de instructies van een signaalgever negeert, maakt een overtreding van de derde graad, waarvoor een onmiddellijke inning van 174 euro of een geldboete van 30 tot 500 euro mogelijk is, te vermenigvuldigen met de opdecimen.

Een burger mag nooit buiten de omstandigheden, zoals omschreven in artikel 41 van de wegcode, het verkeer regelen.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55013335C, 55013428C et 55013972C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55013335C, 55013428C en 55013972C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

07 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abords de la gare de Bilzen" (55012149C)

07 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsomgeving van Bilzen" (55012149C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Une concertation a-t-elle eu lieu en 2020 entre Bilzen et la SNCB concernant une liaison directe pour les cyclistes et les piétons?

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Is er in 2020 overleg geweest tussen Bilzen en de NMBS over een rechtstreekse verbinding voor fietsers en voetgangers?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il n'y a pas eu de concertation à ce propos durant l'année écoulée. Une liaison pour les usagers lents constituerait surtout une valeur ajoutée dans le cadre du développement prévu de logements, mais selon la SNCB, moins pour les usagers du train.

07.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er is hierover geen overleg geweest in het afgelopen jaar. Een verbinding voor trage weggebruikers zou vooral een meerwaarde hebben voor de geplande woonontwikkeling, maar volgens de NMBS minder voor de treinreizigers.

La gare de Bilzen est déjà équipée d'un tunnel pour les piétons et les cyclistes. Une passerelle au-dessus des voies doit avoir une hauteur de 7 à 8 mètres. Si l'on veut conserver une pente de 4 %, confortable pour les cyclistes, la passerelle devrait faire plus de 175 mètres de long, ce qui aurait un impact important du côté du centre-ville. Cette possibilité doit donc faire l'objet d'une étude rigoureuse.

Het station in Bilzen heeft reeds een voetgangers-fietserstunnel. Een brug over de sporen moet 7 à 8 meter hoog zijn. Met een fietsvriendelijke helling van 4 % moet de brug dus meer dan 175 meter lang zijn. Dat zou een grote impact hebben aan de kant van het centrum. Dat moet goed worden onderzocht.

Mes convictions politiques me poussent à encourager toute initiative destinée à assurer une meilleure liaison, pour les piétons et les cyclistes, entre les quartiers résidentiels, les centres-villes et les gares. Le soutien à cette initiative doit résider dans la concertation entre les autorités locales et la SNCB, afin d'aboutir à une situation win-win.

Vanuit mijn politieke overtuiging ben ik voorstander van elk initiatief dat een beter fiets- en wandelverbinding tussen woonwijken, stadscentra en stations beoogt. De steun aan dit initiatief moet liggen bij het overleg tussen de lokale overheid en de NMBS om tot een win-winsituatie te komen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.