



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

10-11-2020

Après-midi

Dinsdag

10-11-2020

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

- Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Turnhout-Binche" (55009158C) 1
Orateurs: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dédoublement de la voie Herentals-Turnhout" (55009162C) 2
Orateurs: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant en Campine" (55009164C) 2
Orateurs: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'étude sur la réactivation de la ligne ferroviaire 18" (55009195C) 3
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vieux pont ferroviaire à Eigenbilzen" (55009197C) 4
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de délestage de carburant" (55009226C) 4
Orateurs: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le P+R de Viville" (55009230C) 6
Orateurs: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne 162" (55009232C) 6
Orateurs: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Questions jointes de 7
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements en matière d'accessibilité sur le rail" (55009239C) 7
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM 8

INHOUD

- Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Turnhout-Binche" (55009158C) 1
Sprekers: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontdubbeling van het spoor Herentals-Turnhout" (55009162C) 2
Sprekers: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rollend materieel in de Kempen" (55009164C) 2
Sprekers: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken in het onderzoek naar de reactivering van de spoorlijn 18" (55009195C) 3
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oude spoorwegbrug in Eigenbilzen" (55009197C) 4
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De procedure voor het lozen van brandstof" (55009226C) 4
Sprekers: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55009230C) 6
Sprekers: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lijn 162" (55009232C) 6
Sprekers: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 7
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in toegankelijkheid bij het spoor" (55009239C) 7
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM 8

Mobilitéé) sur "La politique d'accessibilité de la SNCB" (55009849C)		Mobiliteit) over "Het toegankelijkheidsbeleid van de NMBS" (55009849C)	
- Nathalie Muylle à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en situation de handicap" (55010248C)	8	- Nathalie Muylle aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor personen met een handicap" (55010248C)	8
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'accessibilité des voitures de la SNCB" (55010623C)	8	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de NMBS-treinstellen" (55010623C)	8
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'accessibilité des trains en Campine" (55009606C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Nathalie Muylle, Marianne Verhaert, Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	8	- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de treinen in de Kempen" (55009606C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Nathalie Muylle, Marianne Verhaert, Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	8
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "De Infrabel Academy" (55009302C)	12	- Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "L'Infrabel Academy" (55009302C)	12
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'ouverture de l'Infrabel Academy" (55010411C) <i>Orateurs:</i> Patrick Prévot, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	13	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opening van Infrabel Academy" (55010411C) <i>Sprekers:</i> Patrick Prévot, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	13
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La reprise des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55009318C)	14	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropstart van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55009318C)	14
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La gare de Gand-Saint-Pierre" (55009532C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	14	- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Gent-Sint-Pieters" (55009532C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'état d'avancement de l'étude sur la durabilisation du transport ferroviaire" (55009319C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	16	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. het onderzoek naar de verduurzaming van het spoorvervoer" (55009319C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	16
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'offre de trains dans le Limbourg" (55009355C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	17	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Limburg" (55009355C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	17

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La désignation du CEO d'Eurogare" (55009411C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstelling van de CEO van Eurogare" (55009411C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La formation des conducteurs au réseau CFL à Gouvy" (55009450C) <i>Orateurs:</i> Cécile Thibaut, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	19	Vraag van Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opleiding voor treinbestuurders in Gouvy voor het CFL-spoornet" (55009450C) <i>Sprekers:</i> Cécile Thibaut, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	19
Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train des étudiants du vendredi soir en province de Luxembourg" (55009503C) <i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studententrein op vrijdagavond in de provincie Luxemburg" (55009503C) <i>Sprekers:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie de personnel chez skeyes" (55009702C) <i>Orateurs:</i> Karin Jiroflée, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij skeyes" (55009702C) <i>Sprekers:</i> Karin Jiroflée, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les cas de coronavirus parmi le personnel de la SNCB" (55009715C)	22	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Coronabesmettingen bij het NMBS-personeel" (55009715C)	22
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des travailleurs à la SNCB et chez Infrabel" (55010126C)	22	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de werknemers bij de NMBS & Infrabel" (55010126C)	22
- Wim Van der Donckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La provision interdépartementale de 300 millions d'euros pour la SNCB" (55009815C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	- Wim Van der Donckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interdepartementale provisie van 300 miljoen euro voor de NMBS" (55009815C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien supplémentaire pour le rail pendant la crise du coronavirus" (55010563C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra coronasteun voor het spoor" (55010563C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application du règlement CE 261/2004 pour le remboursement des vols annulés" (55009734C)	25	- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toepassing van verordening EEG 261/2004 voor de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55009734C)	25
- Kathleen Verhelst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remboursement des vols	25	- Kathleen Verhelst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugbetaling van	25

annulés" (55009992C)

Orateurs: **Anneleen Van Bossuyt, Kathleen Verhelst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

geannuleerde vluchten" (55009992C)

Sprekers: **Anneleen Van Bossuyt, Kathleen Verhelst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55009738C)	27	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55009738C)	27
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La chaleur dans les trains desservant la Campine" (55009793C)	27	- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hitte op de treinen in de Kempen" (55009793C)	27
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures canicule à la SNCB" (55009835C)	27	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hittemaatregelen bij de NMBS" (55009835C)	27
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation temporaire des abonnements de la SNCB" (55009739C)	29	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke verlenging van de abonnementen van de NMBS" (55009739C)	29
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La flexibilité des abonnements de la SNCB" (55010179C)	29	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De flexibilité van de NMBS-abonnementen" (55010179C)	29
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abonnements de train pendant le confinement" (55010574C)	29	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinabonnementen tijdens de lockdown" (55010574C)	29
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation temporaire des frais d'utilisation des sillons" (55009740C)	30	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke aanpassing van de rijpadkosten" (55009740C)	30
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des gares plus intelligentes" (55009750C)	32	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Slimmere stations" (55009750C)	32
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat-cadre liant SUMI et la SNCB afin de rendre les gares plus intelligentes" (55009771C)	32	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De raamovereenkomst tussen SUMI en de NMBS om stations slimmer te maken" (55009771C)	32
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre la SNCB et Sumi - Smart & Connected Buildings" (55009836C)	32	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen de NMBS en Sumi - Smart & Connected Buildings"	32

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

(55009836C)

Sprekers: **Tomas Roggeman, Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'imprécision concernant les missions prioritaires de la douane sur les routes" (55009762C)	34	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onduidelijkheid over de prioritaire opdrachten van de douane in het wegverkeer" (55009762C)	34
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension à la douane du régime d'exception pour les véhicules prioritaires" (55009765C)	34	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het uitzonderingsregime voor prioritaire voertuigen tot de douane" (55009765C)	34
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du péage urbain bruxellois sur le navetteur limbourgeois" (55009873C)	35	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de Brusselse stadstol op de Limburgse pendelaar" (55009873C)	35
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

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

du

MARDI 10 NOVEMBRE 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 10 NOVEMBER 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 33 par M. Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.33 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Turnhout-Binche" (55009158C)

01 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Turnhout-Binche" (55009158C)

01.01 Yoleen Van Camp (N-VA): La Campine compte un demi-million d'habitants dont de nombreux travaillent à Bruxelles. En matière de ponctualité, la ligne Turnhout-Bruxelles-Binche est en queue de peloton sur la liste de la SNCB et la situation s'est encore détériorée depuis la mise en place de la correspondance de la ligne Turnhout-Bruxelles avec la liaison erratique avec Binche. Nous demandons depuis des années à la SNCB de résoudre le problème et l'entreprise nous promet une solution à l'horizon 2023.

01.01 Yoleen Van Camp (N-VA): In de Kempen leven een half miljoen inwoners, waarvan er heel veel werken in Brussel. Qua stiptheid staat de lijn Turnhout-Brussel-Binche helemaal onderaan op de lijst van de NMBS en dat is alleen maar verergerd sedert de aansluiting van de verbinding Turnhout-Brussel op de gebrekkige verbinding met Binche. Al jaren vragen we een oplossing en de NMBS stelt die nu in het vooruitzicht in 2023.

Le ministre peut-il confirmer cette information? D'autres projets d'amélioration sont-ils encore prévus sur cette ligne jusqu'en 2023?

Kan de minister dat bevestigen? Heeft hij voor deze lijn nog andere plannen ter verbetering tot 2023?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Selon la SNCB, la ponctualité des trains en Campine s'est améliorée depuis 2019 mais il est vrai que la liaison Turnhout-Bruxelles-Binche n'enregistre pas de bons résultats. Ceux-ci sont dus aux tronçons à voie unique, aux croisements sur des tronçons très fréquentés, à des travaux dans les gares de Malines et de Vilvorde, à un trafic ferroviaire dense sur les lignes 96 et 25 et à la jonction entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Il y

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Volgens de NMBS zijn de treinen in de Kempen al stipter sinds 2019, maar de verbinding Turnhout-Brussel-Binche scoort inderdaad ondermaats. Dat is te wijten aan enkelsporige baanvakken, kruisingen op drukke baanvakken, werken in de stations van Mechelen en Vilvoorde, druk treinverkeer op lijnen 96 en 25 en de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Er is wel een lichte verbetering, maar door technische beperkingen is

a toutefois une légère amélioration mais les limites techniques nous empêchent de trouver rapidement une solution. La SNCB mise sur une solution plus structurelle pour 2023.

01.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Je me réjouis de cette heureuse perspective et ne manquerai pas de suivre le dossier.

L'incident est clos.

02 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dédoublement de la voie Herentals-Turnhout" (55009162C)

02.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Le Campinois est un grand adepte du transport ferroviaire, mais dès lors qu'une grande partie du trafic passe par une voie unique, l'offre est limitée.

La voie entre Herentals et Turnhout sera-t-elle dédoublée?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le dédoublement entre Herentals et Turnhout ne figure pas dans les priorités flamandes établies lors de la sélection des projets du plan d'investissement pluriannuel, mais rien n'est coulé dans le bronze. Mme Van Camp sait à qui s'adresser au gouvernement flamand pour évoquer ce problème.

Dans l'offre actuelle, les trains peuvent se croiser à Tielen.

02.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Vous avez raison sur ce dernier point, mais le problème n'est pas résolu pour autant, surtout en termes d'accroissement de capacité. Le projet n'a même pas été retenu par le ministre dans le cadre des investissements supplémentaires. Je mènerai le lobbying nécessaire pour que le projet soit repris sur la liste des priorités flamandes.

L'incident est clos.

03 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant en Campine" (55009164C)

03.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Les trains qui circulent en Campine sont souvent obsolètes et il n'est pas rare qu'ils soient dépourvus d'air conditionné. Voici quelques semaines, les syndicats ont déclaré qu'il était irresponsable de faire travailler le personnel dans de telles conditions. Il est évident que les voyageurs pâtissent également du manque de confort.

een snelle oplossing moeilijk. De NMBS mikt op een meer structurele oplossing in 2023.

01.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Ik ben blij met dat vooruitzicht en zal het dossier opvolgen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontubbeling van het spoor Herentals-Turnhout" (55009162C)

02.01 Yoleen Van Camp (N-VA): De Kempenaar is heel erg aangewezen op het spoorvervoer, maar het aanbod is beperkt omdat een groot deel gebeurt over een enkel spoor.

Zal de spoorweg tussen Herentals en Turnhout verdubbeld worden?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Een dubbel spoor tussen Herentals en Turnhout werd niet opgenomen in de Vlaamse prioriteiten bij de keuze van de projecten in het strategische meerjareninvesteringsplan, maar dat kan altijd veranderen. Mevrouw Van Camp kent mensen in de Vlaamse regering om dit aan te kaarten.

Bij het huidige aanbod kunnen de treinen kruisen in Tielen.

02.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Dit laatste klopt, maar het blijft natuurlijk problematisch, vooral naar capaciteitsopbouw. De minister heeft het project zelf niet weerhouden bij de extra investeringen. Ik zal het nodige lobbywerk doen om het op de Vlaamse prioriteitenlijst te laten zetten.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rollend materieel in de Kempen" (55009164C)

03.01 Yoleen Van Camp (N-VA): De treinen in de regio Kempen zijn vaak verouderd en zelfs zonder airco. Een aantal weken geleden klaagden de vakbonden dat het onverantwoord is om het personeel in dergelijke omstandigheden te laten werken. Uiteraard ervaren ook de reizigers een gebrek aan comfort.

Des améliorations seront-elles apportées au matériel roulant utilisé dans la région campinoise?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Notre objectif est d'améliorer le matériel roulant pour chacun. Je m'en expliquerai lors de la discussion budgétaire.

Actuellement, six trains dotés d'une M6 à deux étages et équipés d'un système de conditionnement d'air circulent sur le trajet Turnhout-Binche. Entre Turnhout et Bruxelles, les trains les plus fréquentés sont aussi équipés d'un tel système. Dans le cadre du nouveau plan de transport, quelques M4 d'un modèle plus ancien seront à nouveau remplacées par un matériel à deux étages.

03.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Si des moyens budgétaires sont libérés pour des équipements modernes sur les liaisons ferroviaires en Campine, nous soutiendrons évidemment cette mesure.

L'incident est clos.

04 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'étude sur la réactivation de la ligne ferroviaire 18" (55009195C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Bien que des études précédentes de la SNCB, d'Infrabel et de De Lijn aient démontré le potentiel d'une réactivation de la ligne 18 reliant Hasselt et Pelt, le choix se porterait sur une ligne de tram. Une étude coûts-profits serait encore en cours.

Quand en connaîtra-t-on les résultats? Le nombre de voyageurs potentiels dans des études ultérieures diverge sensiblement des chiffres d'une étude antérieure. Comment expliquez-vous cette divergence? Quelle est l'origine de la thèse selon laquelle une liaison ferroviaire a une plus grande incidence environnementale qu'un tram ou un bus? Le choix d'une ligne de tram est-il définitif?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La réouverture de la ligne 18 est étudiée en même temps que le dossier sur la jonction Nord-Midi, la finalité de cette analyse conjointe étant de mettre au jour l'interaction entre les deux. La première phase de l'étude intégrée a été bouclée fin septembre. Il en est ressorti qu'un tram rapide offre le plus gros potentiel et a moins d'impact sur la réserve naturelle sur cet itinéraire. Il a été proposé de ne plus étudier l'option ferroviaire. Les autorités flamande et fédérale continueront à négocier ce dossier. Pour les questions relatives aux études ayant trait au bus, au tram ou au tram rapide, je vous renvoie à la

Zijn er verbeteringen op komst voor het rollend materieel dat in de Kempen wordt ingezet?

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het is de bedoeling om het rollend materiaal te verbeteren voor iedereen. Ik zal dat toelichten bij de begrotingsbespreking.

Momenteel rijden er op het traject Turnhout-Binche zes treinen met M6-dubbeldeksmaterieel met airco. Tussen Turnhout en Brussel rijden ook de drukst bezette treinen met airco. In het kader van het nieuwe vervoersplan zullen opnieuw enkele oudere M4-stellen door dubbeldeksmaterieel worden vervangen.

03.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Als in de begroting middelen worden uitgetrokken voor modern materieel voor de treinverbindingen in de Kempen, dan zullen wij dat zeker steunen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken in het onderzoek naar de reactivering van de spoorlijn 18" (55009195C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Hoewel eerdere studies van de NMBS, Infrabel en De Lijn het potentieel aantoonde van een reactivering van spoorlijn 18 tussen Hasselt en Pelt, zou nu toch voor een tramlijn worden gekozen. Momenteel loopt er nog een kosten-batenstudie.

Wanneer mogen we daar de resultaten van verwachten? Het aantal potentiële reizigers in latere studies wijkt sterk af van de cijfers in een eerdere studie. Hoe komt dat? Waar komt de stelling vandaan dat een treinverbinding een grotere milieu-impact zou hebben dan een tram of een bus? Is de keuze voor de tram al definitief gemaakt?

04.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De heropening van spoorlijn 18 wordt samen bestudeerd met het dossier over de Noord-Zuidverbinding om de wisselwerking tussen beide in beeld te brengen. Eind september werd de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek afgerond. Daaruit blijkt dat een sneltram het grootste potentieel biedt en minder impact heeft op het natuurgebied op deze route. Er is voorgesteld om de treinoptie niet langer te onderzoeken. De Vlaamse en de federale overheid zullen dit verder bespreken. Voor de vragen over de studies naar bus, tram of sneltram, verwijs ik naar de Vlaamse

ministre de la Mobilité du gouvernement flamand.

minister.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vieux pont ferroviaire à Eigenbilzen" (55009197C)

05 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oude spoorwegbrug in Eigenbilzen" (55009197C)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): L'ancien pont ferroviaire à Eigenbilzen est particulièrement décrépit. À l'invitation pressante de la ville de Bilzen, Infrabel a récemment décidé de le remplacer par un remblai sur lequel une route sera aménagée.

05.01 Wouter Raskin (N-VA): De oude spoorwegbrug in Eigenbilzen is in bijzonder slechte staat. Infrabel heeft onlangs beslist om de brug te vervangen door een grondaanvulling met daarop een weg, op aandringen van de stad Bilzen.

La décision d'Infrabel aurait-elle été identique sans l'insistance de la ville de Bilzen? Dans la négative, quel était le projet initial? Comment le ministre explique-t-il que la ville de Bilzen ne financera que 11 % de la facture totale d'environ 40 000 euros? La route en remblai sera supprimée dès le démarrage du projet Spartacus. Quel est le coût estimé de ces travaux et qui les paiera?

Had Infrabel hetzelfde beslist indien de stad Bilzen hier niet op had aangedrongen? Indien niet, wat was dan het oorspronkelijke plan? Hoe verklaart de minister dat de stad Bilzen slechts 11 % van de totale kostprijs van ongeveer 40.000 euro bekostigt? De grondaanvulling en de daarop aangelegde weg zullen terug worden verwijderd zodra het Spartacusproject wordt uitgerold. Wat is de geraamde kostprijs van deze werken en wie zal deze kosten dragen?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Sans l'insistance de la ville de Bilzen, Infrabel n'aurait pas retenu cette option. À l'origine, en attendant la réalisation du projet Spartacus, le pont ne devait rester accessible qu'aux piétons et aux cyclistes. L'essentiel du coût du pont est pris en charge par le propriétaire, Infrabel en l'occurrence. Le coût de la démolition n'a pas été estimé, mais ce n'est en tout cas pas Infrabel qui paiera la facture.

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Infrabel zou hier niet voor hebben gekozen zonder het aandringen van de stad Bilzen. De brug zou oorspronkelijk enkel toegankelijk blijven voor voetgangers en fietsers in afwachting van het Spartacusproject. Het grootste deel van de kostprijs voor de brug wordt gedragen door de eigenaar, namelijk Infrabel. Er is geen raming beschikbaar voor de opruimingskosten. De kosten zullen echter niet voor Infrabel zijn.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Puis-je en conclure que c'est donc l'autre auteur de l'initiative, la ville de Bilzen qui assumera ces coûts?

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Mag ik er dan van uitgaan dat de stad Bilzen, de andere initiatiefnemer, die kosten zal dragen?

05.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Cette question ne relève pas de cette commission, mais du conseil communal.

05.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dit is een vraag voor de gemeenteraad, niet voor deze commissie.

05.05 Wouter Raskin (N-VA): Je la lui soumettrai dès ce soir.

05.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal daar vanavond werk van maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de délestage de carburant" (55009226C)

06 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De procedure voor het lozen van brandstof" (55009226C)

06.01 Josy Arens (cdH): Confirmez-vous le délestage de carburant d'un avion au-dessus de Florenville le 18 août et le 21 septembre? Pour quelles raisons a-t-il été ordonné? La procédure a-t-elle été respectée? Pouvez-vous en détailler les

06.01 Josy Arens (cdH): Bevestigt u dat er op 18 augustus en op 21 september boven Florenville door een vliegtuig brandstof geloosd werd? Waarom werd die opdracht gegeven? Werd de juiste procedure gevolgd? Kunt u de verschillende

étapes et les responsables? Y a-t-il enquête systématique pour contrôler la légitimité de la décision? Par qui? Combien et pour quels endroits y en a-t-il eu? Y a-t-il eu des litiges?

Les Régions compétentes pour la protection de l'environnement et de la santé sont-elles contactées? Font-elles une étude d'impact au sol? L'autorité fédérale doit faire respecter la procédure mais les services régionaux ne sont pas systématiquement informés, la Région wallonne vous a-t-elle sollicité? Pourquoi ne pas systématiser cet échange d'informations? Pourquoi ne pas prévoir un avertissement aux riverains?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Un pilote peut décider de délester du carburant pour alléger l'avion lorsque les performances sont compromises en raison d'une panne de moteur ou pour réduire la masse de l'avion lorsqu'il est contraint d'atterrir plus tôt que prévu. Cette procédure de sécurité est peu courante.

La réglementation prévoit que le délestage de carburant doit se faire au-dessus de la mer du Nord à plus de 3 kilomètres d'altitude. Quand ce n'est pas possible, il peut se faire ailleurs en évitant si possible les villes et agglomérations. Cette décision relève de la responsabilité du pilote et doit respecter les procédures d'exploitation des compagnies aériennes approuvées par les autorités de l'aviation civile.

Les compagnies doivent signaler ces incidents à leur autorité. Le contrôle aérien aide à la procédure et doit informer la DG Transport aérien du délestage.

Un B-747 800 de la société Cargolux a délesté du carburant le 18 août au sud de la Belgique à cause d'un problème technique. Aucune indication n'a été retrouvée par nos contrôleurs aériens skeyes pour le 21 septembre mais peut-être le délestage s'est-il produit sous la facilitation de contrôleurs aériens étrangers? Un délestage de carburant d'un avion Cargolux a été enregistré à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise le 30 septembre.

stappen daarvan preciseren en de verantwoordelijken noemen? Wordt de legitimiteit van zo een beslissing systematisch onderzocht? Door wie? Hoeveel lozingen hebben er in 2020 in België plaatsgevonden en waar precies? Heeft dat aanleiding gegeven tot geschillen?

Werden de Gewesten, die voor de bescherming van het leefmilieu en de volksgezondheid bevoegd zijn, gecontacteerd? Voeren zij een onderzoek uit naar de gevolgen ervan op de grond? De federale overheid moet erop toezien dat de procedure gevolgd wordt, maar de gewestelijke diensten worden niet systematisch ingelicht. Heeft het Waals Gewest u in dat verband gecontacteerd? Waarom zou men dergelijke informatie niet systematisch uitwisselen? Waarom zou men er niet voor kunnen zorgen dat de buurtbewoners gewaarschuwd worden?

06.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Een piloot kan beslissen om brandstof te lozen om het vliegtuig minder zwaar te maken wanneer de prestaties van het vliegtuig in het gedrang komen door motorpech of om het gewicht van het vliegtuig te verminderen wanneer hij vroeger dan voorzien moet landen. Die veiligheidsprocedure is weinig gebruikelijk.

De regelgeving bepaalt dat de brandstof boven de Noordzee en op meer dan 3 kilometer hoogte geloosd moet worden. Wanneer dat niet mogelijk is, mag dat ook elders gebeuren, maar daarbij moet men indien mogelijk de steden en de agglomeraties mijden. Die beslissing valt onder de verantwoordelijkheid van de piloot en moet genomen worden met inachtneming van de door de burgerluchtvaartautoriteiten goedgekeurde exploitatieprocedures van de luchtvaartmaatschappijen.

De luchtvaartmaatschappijen moeten deze incidenten melden bij hun autoriteit. De luchtverkeersleiding helpt bij de procedure en moet het DG Luchtvaart informeren over de lozing.

Op 18 augustus heeft een B-747 800 van de firma Cargolux wegens een technisch probleem brandstof geloosd over het zuiden van België. Voor het incident op 21 september werden er geen aanwijzingen gevonden door onze luchtverkeersleiders van skeyes, maar misschien vond de lozing plaats onder begeleiding van buitenlandse luchtverkeersleiders. Op 30 september werd er een brandstoflozing door een toestel van Cargolux geregistreerd nabij de Frans-Luxemburgse grens.

Ces deux délestages ont été rapportés à la DG Transport aérien conformément aux procédures. J'ai demandé à mon administration d'être informé de chaque déstage. Je contacterai mon homologue luxembourgeois et demanderai à mon administration d'interpeller Cargolux pour obtenir une meilleure information et m'assurer que ces pratiques restent exceptionnelles.

06.03 Josy Arens (cdH): Je vous remercie de vous informer auprès des autorités luxembourgeoises afin de déterminer ce qu'il s'est passé. BE-Alert devrait informer les riverains puisque ce déstage laisse des traces au sol et sur des plantes alimentaires.

L'incident est clos.

07 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le P+R de Viville" (55009230C)

07.01 Josy Arens (cdH): J'espère que le refinancement du rail permettra d'accélérer les travaux, notamment ceux de création d'un P+R à Viville. Ce dernier fait l'objet d'un accord de coopération avec la Région wallonne et s'intègre dans une réflexion sur la mobilité générale entre le sud-Luxembourg et le Grand-Duché.

Quels sont vos engagements pour la création de P+R? Qui est responsable du projet à la SNCB? Le groupe de travail promis existe-t-il? S'est-il réuni? A-t-il déjà des conclusions?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Tous les trois mois, la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois examinent ensemble l'avenir des liaisons entre le Luxembourg et la Belgique. Le P+R de la gare de Viville n'étant pas saturé, une extension ne se justifierait pas pour l'heure. Cependant, je compte aborder la question avec mon homologue luxembourgeois et remettre le dossier à plat.

07.03 Josy Arens (cdH): Je compte sur vous dans ce dossier.

L'incident est clos.

08 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne 162" (55009232C)

08.01 Josy Arens (cdH): Je me réjouis du

Deze twee lozingen werden overeenkomstig de procedures gerapporteerd aan het DG Luchtvaart. Ik heb mijn administratie gevraagd om me in te lichten over elke lozing. Ik zal contact opnemen met mijn Luxemburgse ambtgenoot en ik zal mijn administratie vragen om Cargolux aan te spreken om meer informatie te verkrijgen en om er zeker van te zijn dat dergelijke praktijken de uitzondering blijven.

06.03 Josy Arens (cdH): Ik dank u dat u contact zult opnemen met de Luxemburgse overheid om na te gaan wat er precies is gebeurd. De omwonenden zouden via BE-Alert geïnformeerd moeten worden, aangezien deze lozing sporen nalaat op de grond en op voedselgewassen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55009230C)

07.01 Josy Arens (cdH): Ik hoop dat de herfinanciering van het spoor de werken zal bespoedigen, met name de aanleg van een park-and-ride in Viville. Dat laatste project is het voorwerp van een samenwerkingsakkoord met het Waalse Gewest en past in een denkoefening over de algemene mobiliteit tussen het zuiden van de provincie Luxemburg en het Groothertogdom.

Wat zijn uw voornemens voor de aanleg van de park-and-ride? Wie is er bij de NMBS verantwoordelijk voor dat project? Werd de beloofde werkgroep opgericht? Is die al bijeengekomen? Hebben de besprekingen al resultaat opgeleverd?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Om de drie maanden zitten de NMBS en de Luxemburgse spoorwegen samen over de toekomst van de verbindingen tussen Luxemburg en ons land. Aangezien de park-and-ride van het station Viville geen capaciteitsgebrek heeft, is een uitbreiding momenteel niet aan de orde. Ik zal het dossier echter bespreken met mijn Luxemburgse collega en ik zal het nog eens grondig bestuderen.

07.03 Josy Arens (cdH): Ik reken op u in dit dossier.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lijn 162" (55009232C)

08.01 Josy Arens (cdH): Ik verheug me over de

refinancement prochain de la SNCB. La réduction du temps de parcours entre Luxembourg et Bruxelles est attendue des navetteurs depuis des décennies. Or on n'attend pas la fin des travaux avant 2027.

Le refinancement permettra-t-il d'accélérer les travaux de modernisation sur cet axe? Quels seront les crédits alloués à Infrabel à cette fin? Verra-t-on des améliorations d'ici la fin de la législature?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Cette ligne est importante, que ce soit pour Infrabel, pour la SNCB ou pour le gouvernement mais il est trop tôt pour déterminer les effets des moyens budgétaires sur l'avancement des travaux. Celui-ci ne dépend pas que des moyens disponibles: Infrabel doit pouvoir absorber une éventuelle accélération dans son planning.

Des travaux sont en cours en gare de Ciney, entre Ciney et Haversin avec des services à voie unique, entre Grupont et Hatrival, en gare d'Arlon. Pour fin 2020, la vitesse de référence passera de 130 à 160 km/h entre Hatrival et la frontière luxembourgeoise.

À la mi-2021, le rehaussement des quais améliorera l'accueil voyageurs à Arlon. En août 2022, le basculement de tension entre Hatrival et la frontière luxembourgeoise fluidifiera la circulation sur les deux réseaux. Fin 2022, Ciney bénéficiera de l'allongement des quais et, si tout va bien, d'une nouvelle gare.

La SNCB prévoit un gain de temps de 12 minutes d'ici 2025, au terme des travaux sur la ligne entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-La-Neuve, en tenant compte du relèvement de la vitesse entre Libramont et Arlon. Au terme de travaux permettant une augmentation de la vitesse sur divers tronçons, notamment entre Bruxelles et Ottignies, on devrait gagner 14 minutes d'ici 2031. Le parcours entre Bruxelles et Arlon serait alors de 2 h 28.

08.03 Josy Arens (cdH): Je compte sur votre conviction pour dégager les budgets afin d'améliorer rapidement cette ligne, qui a un impact important sur la baisse du trafic voitures à Bruxelles.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements en matière

komende herfinanciering van de NMBS. De pendelaars wachten al tientallen jaren op een kortere reistijd tussen Luxemburg en Brussel. Naar verwachting zullen de werken echter niet vóór 2027 voltooid zijn.

Zullen de moderniseringswerken op die as door de herfinanciering versneld kunnen worden? Welke kredieten zullen er daartoe aan Infrabel toegewezen worden? Zullen er tegen het einde van de zittingsperiode verbeteringen merkbaar zijn?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Deze lijn is zowel voor Infrabel, de NMBS als voor de regering belangrijk, maar het is nog te vroeg om de impact van de budgettaire middelen op de voortgang van de werken te bepalen. Die hangt niet enkel van de beschikbare middelen af: Infrabel moet een eventuele versnelling in zijn planning kunnen opnemen.

Er wordt gewerkt in het station Ciney, tussen Ciney en Haversin met enkelsporige diensten, tussen Grupont en Hatrival en in het station Aarlen. Eind 2020 zal de referentiesnelheid tussen Hatrival en de Luxemburgse grens van 130 tot 160 km/u verhoogd worden.

Tegen medio 2021 zal de perronverhoging het reizigersonthaal in Aarlen verbeteren. In augustus 2022 zal de spanningsomschakeling tussen Hatrival en de Luxemburgse grens voor een vlotter verkeer op beide netten zorgen. Eind 2022 zullen in Ciney de perrons verlengd worden en krijgt die gemeente als alles goed verloopt een nieuw station.

De NMBS gaat uit van een tijdwinst van 12 minuten tegen 2025, op het einde van de werken op de lijn tussen Ottignies en de vertakking naar Louvain-La-Neuve. Ze houdt daarbij rekening met de verhoging van de snelheid tussen Libramont en Aarlen. Na de voltooiing van de werken om de snelheid op verschillende baanvakken te verhogen, met name tussen Brussel en Ottignies, zou men tegen 2031 14 minuten moeten winnen. Een rit tussen Brussel en Aarlen zou dan 2 uur en 28 minuten duren.

08.03 Josy Arens (cdH): Ik reken op uw overtuiging om de budgetten uit te trekken om deze lijn snel te verbeteren, wat een belangrijke impact op de vermindering van het autoverkeer in Brussel heeft.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in

d'accessibilité sur le rail" (55009239C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique d'accessibilité de la SNCB" (55009849C)
- Nathalie Muylle à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en situation de handicap" (55010248C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des voitures de la SNCB" (55010623C)
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains en Campine" (55009606C)

toegankelijkheid bij het spoor" (55009239C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toegankelijkheidsbeleid van de NMBS" (55009849C)
- Nathalie Muylle aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor personen met een handicap" (55010248C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de NMBS-treinstellen" (55010623C)
- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de treinen in de Kempen" (55009606C)

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La SNCB souhaite faire développer, pour les nouvelles commandes de trains, un wagon accessible en toute autonomie, de telle sorte que les voyageurs atteints d'un handicap physique puissent également, à l'avenir, monter et descendre du train de façon autonome. Malheureusement, il n'y a pas été songé il y a cinq ans lors de la commande de 445 voitures M7. 395 de ces voitures doivent encore livrées. Des exemplaires accessibles en toute autonomie seront-ils encore livrés? Au moyen de quel budget seront-ils payés dans ce cas?

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De NMBS wil voor nieuwe bestellingen van treinen een autonoom toegankelijk rijtuig laten ontwikkelen, zodat in de toekomst ook reizigers met een fysieke beperking zelfstandig kunnen in- en uitstappen. Daaraan werd vijf jaar geleden helaas niet gedacht bij de bestelling van 445 M7-rijtuigen. Er moeten nog 395 M7-rijtuigen worden geleverd. Worden er alsnog autonoom toegankelijke exemplaren geleverd? Met welk budget zullen ze in dat geval worden betaald?

Le ministre Bellot a déclaré le 22 septembre 2020 que l'objectif est de doubler le nombre de gares intégralement accessibles, le portant ainsi de 78 aujourd'hui à 150 en 2025. Le nombre de gares qui sont adaptées chaque année devra être doublé pour atteindre cet objectif ambitieux. Est-ce réaliste?

Minister Bellot zei op 22 september 2020 dat het de bedoeling is het aantal integraal toegankelijke stations te verdubbelen van 78 nu naar 150 in 2025. Het aantal stations dat per jaar wordt aangepast, zal moeten worden verdubbeld om die ambitieuze doelstelling te halen. Is dit realistisch?

Le ministre Bellot a annoncé le 22 septembre 2020 que l'app de réservation pour les personnes ayant besoin d'assistance va être lancée. Cette app permettra-t-elle également de raccourcir le délai de réservation?

Minister Bellot heeft op 22 september 2020 aangekondigd dat de reserveringsapp voor personen die nood hebben aan assistentie zal worden gelanceerd. Zal deze app ook de reservatietermijn inkorten?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB a lancé un nouveau plan d'accessibilité fin septembre, à propos duquel nous aurons probablement une autre audition. Le nombre de gares à quais adaptés aura doublé d'ici 2025.

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De NMBS heeft een nieuw toegankelijkheidsplan gelanceerd eind september, waarover wij waarschijnlijk nog een hoorzitting zullen hebben. Het aantal stations met aangepaste perrons zal tegen 2025 verdubbelen.

Le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires et le Conseil Supérieur National des Personnes handicapées (CSNPH) dénoncent également la facturation d'un billet au tarif "supplément à bord" aux passagers qui ne sont pas à même d'utiliser les distributeurs automatiques ou les canaux numériques en raison de leur handicap. De plus, depuis une mise à jour, les personnes malvoyantes ne parviennent plus à utiliser l'application de la SNCB.

De ombudsvrouw van de treinreizigers en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) wijzen ook op het aanrekenen van het boordtarief aan reizigers die door hun beperking geen gebruik kunnen maken van automaten of digitale kanalen. Verder is ook de app van NMBS sinds een update niet meer leesbaar voor personen met een visuele beperking.

Au cours de la précédente législature, une résolution visant l'expédition automatique de cartes de réduction et de cartes "Accompagnateur gratuit" a été adoptée.

Quelle est la vision du ministre quant à la politique d'accessibilité de la SNCB et à son financement? A-t-il discuté du sujet avec la SNCB et Infrabel? Est-il encore possible de prévoir un marchepied dans la première commande de trains M7? Quel est le calendrier prévu pour la nouvelle application de demande d'assistance? La SNCB prendra-t-elle en compte les remarques du service de médiation et du CSNPH? Répondra-t-il aux demandes formulées dans la résolution? Combien d'ascenseurs et de rampes d'accès fixes aux quais ont-ils été prévus jusqu'à présent? L'ancien plan d'accessibilité de 2008 a-t-il fait l'objet d'une évaluation?

09.03 Nathalie Muylle (CD&V): Je regrette que les services de la Chambre aient décidé que je devais poser cette question à M. Gilkinet, alors que la ministre compétente pour les personnes handicapées, Mme Lalieux, joue à cet égard un rôle évident.

Une demande claire a toujours émané du secteur et des associations pour des trains accessibles de façon autonome. Nous en sommes encore très loin et le communiqué de presse de la SNCB déçoit.

Des passages clairs de l'accord du gouvernement laissent à nouveau espérer que le ministre, de concert avec la ministre en charge des personnes handicapées, s'attaquera au dossier et prévoira une concertation, y compris avec les intéressés, les organisations et le CSNPH.

Quel est le point de vue du ministre concernant l'accessibilité? Quel est son plan d'action? Quel calendrier prévoit-il? Avec qui se concertera-t-il?

09.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Quels moyens sont prévus par la SNCB et par Infrabel pour atteindre le niveau d'ambitions fixé? Quelles initiatives ont été prises pour améliorer l'accessibilité des trains à court terme? A-t-il été envisagé de modifier une partie de la commande des 445 voitures M7? La SNCB a-t-elle l'ambition, à terme, de prévoir au moins une voiture multifonctionnelle éventuellement accessible de façon autonome sur chaque relation ferroviaire? Va-t-on concevoir des prototypes de voitures multifonctionnelles pour d'autres types de rames, en particulier celles qui seront encore utilisées pendant de longues années?

In de vorige zittingsperiode werd een resolutie goedgekeurd over het automatisch opsturen van verminderingskaarten en kosteloze begeleiderkaarten.

Hoe ziet de minister het toegankelijkheidsbeleid van de NMBS en de financiering ervan? Is hierover overleg geweest tussen de minister, de NMBS en Infrabel? Is het mogelijk om op de eerste bestelling van M7-treinen nog in een uitschuifrede te voorzien? Wat is de planning voor de nieuwe app voor assistentieaanvraag? Zal de NMBS werk maken van de opmerkingen van de ombudsvrouw en de NHRPH? Zal de NMBS ingaan op de verzoeken uit de resolutie? In hoeveel liften en vaste hellingen naar de perrons is er tot op heden voorzien? Werd het oude toegankelijkheidsplan uit 2008 geëvalueerd?

09.03 Nathalie Muylle (CD&V): Ik betreur dat de diensten van de Kamer hebben beslist dat ik deze vraag aan minister Gilkinet moet stellen, terwijl de minister bevoegd voor personen met een handicap, mevrouw Lalieux, hierin een duidelijke taak heeft.

Vanuit de sector en de verenigingen is er altijd een duidelijke vraag geweest naar autonoom toegankelijke treinen. We staan daar nog heel ver af en er is ontgoocheling over het persbericht van de NMBS.

Met de duidelijke passages in het regeerakkoord is er weer hoop dat de minister, samen met de minister bevoegd voor personen met een handicap, dit dossier zal aanpakken en overleg zal plannen, ook met de betrokkenen, de organisaties en de NHRPH.

Hoe ziet de minister de toegankelijkheid? Wat is zijn actieplan? Wat is de timing? Met wie zal hij overleggen?

09.04 Marianne Verhaert (Open Vld): In welke middelen voorzien de NMBS en Infrabel om de ambities te halen? Welke initiatieven moeten op korte termijn de toegankelijkheid verbeteren? Heeft men overwogen om een deel van de bestelling van de 445 M7-rijtuigen alsnog aan te passen? Heeft de NMBS de ambitie om elke treinverbinding op termijn uit te rusten met minstens één multifunctioneel rijtuig dat al dan niet autonoom toegankelijk is? Zullen ook andere types treinstellen, vooral diegene die nog lange tijd zullen rijden, prototypes van een multifunctioneel rijtuig krijgen?

09.05 Yoleen Van Camp (N-VA): Les quais seront réaménagés. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir sur ce plan en Campine. Quand ces adaptations seront-elles réalisées?

Sur le plan des réservations, nous notons de nombreuses différences entre les gares. À Turnhout et à Mol, l'assistance doit être réservée 3 heures à l'avance. À Herentals et à Geel, ce délai est toujours de 24 heures. À Tienen et à Olen, les personnes à mobilité réduite ne peuvent toujours pas prendre le train, même avec une réservation 24 heures à l'avance. Quelles mesures le ministre va-t-il prendre pour améliorer la situation?

En matière d'accessibilité, il convient souvent de réaménager intégralement les environs d'une gare lorsqu'elle présente des problèmes pratiques et de sécurité. À Herentals, il faut encore emprunter des escaliers, de sorte que le personnel accompagne les personnes en chaise roulante sur les voies. Cet aspect sera-t-il également inclus dans le plan accessibilité du ministre?

09.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'accessibilité des trains et des gares constitue une priorité et ce point sera également abordé de manière approfondie lors de l'examen de la résolution du groupe Ecolo-Groen, qui fait l'objet d'un large consensus.

Le financement de l'accessibilité des gares ferroviaires, des parkings et des canaux de vente a été intégré dans le plan d'investissement ordinaire de la SNCB. Il en est tenu compte, conformément à la réglementation européenne, lors de l'aménagement ou de la rénovation des gares et des quais et lors de l'achat de terrains.

Les plans d'accessibilité antérieurs à 2014 datent encore d'avant la redistribution des compétences entre la SNCB, Infrabel et SNCB-Holding. En 2016, la SNCB et Infrabel ont établi le plan national d'implémentation en matière d'accessibilité, y compris la hauteur de référence de 76 centimètres pour les quais. Un groupe de travail a été créé afin de rendre le matériel M7 plus accessible. À l'heure actuelle, 77 gares sont intégralement accessibles avec un accès sans seuil aux quais. L'objectif de la SNCB pour 2030 est de porter ce nombre à 250 gares et d'atteindre 85 à 90 % du nombre de voyageurs. Cela dépendra bien sûr également du budget d'investissement, lequel fait actuellement l'objet de négociations au sein du gouvernement.

Le principe d'un accès aussi autonome que possible au train pour les personnes à mobilité

09.05 Yoleen Van Camp (N-VA): De perrons zullen worden heraangelegd. In de Kempen is er dan nog wel wat werk aan de winkel. Wanneer mogen wij deze aanpassingen verwachten?

Bij reservaties zijn er heel wat verschillen tussen de stations. In Turnhout en Mol moet men 3 uur van tevoren reserveren, in Herentals en Geel nog steeds 24 uur. In Tienen en Olen is het bovendien voor personen met een mobiele beperking nog steeds niet mogelijk om de trein te nemen, zelfs niet als men het 24 uur tevoren aanvraagt. Wat zal de minister daaraan doen?

Inzake toegankelijkheid dient vaak de volledige stationsomgeving aangepakt te worden, omdat ze onveilig en onpraktisch is. In Herentals zijn er nog steeds trappen, zodat mensen die assistentie nodig hebben met een rolstoel over de treinsporen worden begeleid. Zal dit ook in het toegankelijkheidsplan van de minister worden opgenomen?

09.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De toegankelijkheid van treinen en stations is een prioriteit en zal ook uitvoerig aan bod komen tijdens de bespreking van de resolutie van de Ecolo-Groen-fractie, waarover een grote consensus bestaat.

De financiering van de toegankelijkheid van treinstations, parkings en verkoopkanalen is opgenomen in het reguliere investeringsplan van de NMBS. Er wordt, conform de Europese regelgeving, rekening mee gehouden bij de aanleg of de vernieuwing van de stations en perrons en bij de aankoop van treinen.

De toegankelijkheidsplannen van vóór 2014 dateren nog van voor de herverdeling van de bevoegdheden tussen de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding. In 2016 stelden de NMBS en Infrabel het nationale implementatieplan inzake toegankelijkheid op, inclusief de referentiehoogte van 76 centimeter voor de perrons. Er werd een werkgroep opgericht om het M7-materiaal toegankelijker te maken. Vandaag zijn 77 stations volledig toegankelijk met drempelloze toegang tot de perrons. De NMBS wil dit tegen 2030 optrekken tot 250 stations en een bereik van 85 tot 90 % van het aantal reizigers. Dat zal uiteraard ook afhangen van het investeringsbudget, waarover de regering momenteel onderhandelt.

In het nieuw toegankelijkheidsbeleid van de NMBS staat het principe centraal dat reizigers met een

réduite occupe une place centrale dans la nouvelle politique d'accessibilité de la SNCB. Il est techniquement impossible de relever la hauteur d'embarquement des voitures M7 commandées de 63 à 76 centimètres. Le constructeur collabore par contre avec la SNCB à une voiture disposant d'une palette comble-lacune et d'un accès autonome à 76 centimètres. Chaque train M7 comportera deux voitures de ce type. L'application pour demande d'assistance permettra au voyageur de demander plus rapidement et simplement de l'assistance.

Le supplément à bord du train avait été instauré pour limiter les discussions et les agressions à l'encontre du personnel. Aucune exception ne sera faite. La SNCB vend des billets par le biais de différents canaux et offre aussi une assistance.

Aucune modification récente n'a été apportée à l'application, mais une nouvelle application sera prochainement lancée pour les smartphones. Elle est pour l'instant testée en collaboration avec AnySurfer.

Le traitement administratif de la procédure pour les cartes de réduction a déjà été simplifié mais il demeure nécessaire de se rendre à la gare pour que l'on puisse faire le lien entre la carte d'identité et la Banque-Carrefour. La SNCB souhaite également instaurer cette procédure pour la carte gratuite d'accompagnateur d'ici le printemps 2021.

Sur les quinze gares de la Campine, neuf doivent encore être totalement revues en termes d'accessibilité mais il n'y a aucun projet concret pour Tielen et Olen. Les voyageurs qui souhaitent de l'aide pour monter dans le train doivent se présenter à la gare de Geel ou de Turnhout. On met également tout en œuvre afin de raccourcir le délai de réservation à Herentals et à Geel. Ce ne sont pas les moyens d'embarquement qui représentent les coûts les plus importants mais la mise à disposition de personnel afin de pouvoir fournir une aide du premier jusqu'au dernier train. Afin d'assurer la permanence, six ETP sont nécessaires sur une base annuelle.

L'accessibilité des trains et des quais nécessite des ressources considérables. Je compte sur le soutien de chacun à cet effet.

09.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Les enveloppes d'investissement sont effectivement cruciales pour concrétiser les ambitions en matière d'accessibilité. Il est regrettable que l'erreur au niveau des rames M7 ne puisse être rectifiée. Les voitures accessibles de manière autonome offrent une solution, mais nous ignorons toujours quand

beperkte mobiliteit maximaal autonoom de trein kunnen nemen. Het is technisch onmogelijk om de instaphoogte van de bestelde M7-rijtuigen van 63 naar 76 centimeter te brengen. Samen met de constructeur werkt de NMBS wel aan een rijtuig met uitschuiftrede en autonome toegang op 76 centimeter. Elke M7-trein zal steeds over twee van deze rijtuigen beschikken. De app voor de assistentievraag zal de reiziger in staat stellen om sneller en eenvoudiger assistentie aan te vragen.

Het boordtarief werd ingevoerd om discussie en agressie tegenover het personeel te verminderen. Er komt hierop geen uitzondering. De NMBS verkoopt tickets via verschillende kanalen en biedt ook ondersteuning.

Er werden geen recente wijzigingen aan de app aangebracht. Binnenkort komt er wel een nieuwe applicatie voor smartphones, die momenteel wordt getest in samenwerking met AnySurfer.

De administratieve afhandeling van de procedure voor de verminderingskaarten werd al vereenvoudigd, maar het blijft nodig om in het station langs te komen zodat de identiteitskaart en de Kruispuntbank gekoppeld kunnen worden. De NMBS wil deze procedure tegen de lente van 2021 ook invoeren voor de kosteloze begeleidingskaart.

Van de vijftien Kempense stations moeten er nog negen integraal toegankelijk worden gemaakt, maar er zijn geen concrete plannen voor Tielen en Olen. Reizigers die assistentie wensen bij het opstappen, moeten zich aanbieden in het station van Geel of Turnhout. Er wordt ook gewerkt aan het inkorten van de reservatietermijn in Herentals en Geel. Het zijn niet de opstapmiddelen die de grote kosten uitmaken, wel het voorzien in personeel om van de eerste tot de laatste trein in assistentie te kunnen voorzien. Om de permanentie te verzekeren, zijn op jaarbasis zes VTE's nodig.

De toegankelijkheid van treinen en perrons vergt veel middelen. Ik reken daarvoor op ieders steun.

09.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): De investeringsenveloppen zijn inderdaad cruciaal om de ambities inzake toegankelijkheid te halen. Het is jammer dat de fout met de M7-rijtuigen niet kan worden rechtgezet. De autonoom toegankelijke rijtuigen bieden een oplossing, maar we weten niet wanneer die er uiteindelijk zullen zijn.

elles seront disponibles.

Le ministre précédent a évoqué le chiffre de 78 gares intégralement accessibles; le ministre Gilkinet parle, lui, de 77 gares. J'espère que nous allons de l'avant en la matière, et pas à reculons.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Ce débat n'est pas clôturé. Le gouvernement devra examiner la question des moyens et notre commission organisera des auditions. En dépit de la perspective des nouvelles voitures multifonctionnelles, le manque d'accessibilité des voitures M7 est une occasion manquée. Je ne peux me départir du sentiment que tout cela pourrait être organisé de manière plus conviviale. En effet, tout le monde n'est pas forcément à l'aise face à des guichets automatiques ou à des commandes numériques.

09.09 Nathalie Muylle (CD&V): Les investissements sont certes importants, mais il nous faut un ministre aussi soucieux de l'accessibilité que de la sécurité et de la ponctualité. Cette préoccupation a parfois manqué ces dernières années.

09.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Nous attendons avec intérêt le programme d'investissements et la présentation de la note de politique générale. J'invite à être attentif également à l'accessibilité des gares de correspondance, telles que Herentals. Les voyageurs doivent non seulement pouvoir embarquer à bord des voitures M7 en toute autonomie, mais les autres voitures ne doivent pas être oubliées. Il ne s'agit pas uniquement de l'accès de personnes à mobilité réduite, mais aussi, par exemple, de celui de personnes voyageant avec une poussette.

09.11 Yoleen Van Camp (N-VA): Aucune amélioration n'est prévue en ce qui concerne les réservations et les possibilités pour les personnes handicapées, des moyens trop importants étant nécessaires à cet effet. Même si j'apprécie l'honnêteté du ministre, je ne puis partager son avis. Il est scandaleux qu'il n'y ait pas d'argent pour faciliter l'accès au rail à ceux qui sont les plus vulnérables dans notre société, alors qu'il y en avait dans le passé, par exemple, pour la gare de Mons, pour laquelle 300 millions d'euros ont été déboursés. J'espère que le ministre rompra avec le passé. Je suis impatiente de connaître ses projets concrets.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de
- Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)

De vorige minister sprak over 78 integraal toegankelijke stations, minister Gilkinet heeft het over 77 stations. Ik hoop maar dat we op dit vlak vooruit in plaats van achteruit gaan.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit debat is niet gesloten. De regering zal zich over de middelen moeten buigen en deze commissie zal hoorzittingen organiseren. Dat de M7-rijtuigen onvoldoende toegankelijk zijn, is een gemiste kans, al is er het perspectief van de nieuwe multifunctionele rijtuigen. Ik blijf ook met het gevoel zitten dat het allemaal wat klantvriendelijker kan. Niet iedereen kan immers even goed overweg met automaten of digitale bestellingen.

09.09 Nathalie Muylle (CD&V): Investeringsen zijn belangrijk, maar we hebben ook nood aan een minister die toegankelijkheid even belangrijk vindt als veiligheid en stiptheid. Daaraan ontbrak het soms de laatste jaren.

09.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Wij kijken uit naar het investeringsprogramma en de toelichting bij de beleidsnota. Ik vraag ook aandacht voor de toegankelijkheid van de overstapstations, zoals Herentals. Niet alleen de M7-rijtuigen moeten autonoom toegankelijk zijn, maar er moet ook gekeken worden naar de andere rijtuigen. Het gaat ook niet enkel om personen met een beperking, maar ook over bijvoorbeeld mensen met een buggy.

09.11 Yoleen Van Camp (N-VA): Er zijn geen verbeteringen gepland wat de reservaties en de mogelijkheden voor mensen met een beperking betreft, omdat daar te veel middelen voor nodig zijn. Ik apprecieer de eerlijkheid van de minister, maar ik kan het niet met hem eens zijn. Het is wraakroepend dat er geen geld is voor de toegankelijkheid van het spoor voor de zwaksten in onze maatschappij, terwijl dat er in het verleden wel was voor pakweg het station in Bergen, dat 300 miljoen euro mocht kosten. Ik hoop dat deze minister breekt met het verleden. Ik kijk uit naar zijn concrete plannen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van
- Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM)

sur "De Infrabel Academy" (55009302C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture de l'Infrabel Academy" (55010411C)

10.01 Patrick Prévot (PS): Dans quelques mois, l'Infrabel Academy sera inaugurée. Cette école devrait permettre de centraliser les formations aux métiers du rail sur un seul et même site.

Quand ouvrira-t-elle ses portes? Combien d'élèves pourront-ils l'intégrer? Quelles seront les formations dispensées? Envisage-t-on d'ouvrir d'autres écoles ou d'étendre celle-ci en cas de succès?

10.02 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel a ouvert une première école pour les métiers du rail. Un choix peut être effectué parmi plus de 500 formations internes.

Comment ce centre de formation se positionne-t-il par rapport à la politique du personnel de HR Rail? Le ministre estime-t-il utile que la SNCB, Infrabel et HR Rail remplissent tous les trois des missions en matière de gestion du personnel? Ne serait-il pas plus efficace de déléguer la politique en matière de RH à la SNCB et Infrabel?

10.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Les formations d'Infrabel étaient jusqu'à présent principalement décentralisées. Après une formation théorique, les nouveaux engagés apprennent sur le terrain avec un accompagnement. Les métiers du rail ne bénéficiaient pas de formations spécifiques. Grâce à notre première école du rail, plus de 300 formations à 40 métiers différents seront centralisées sur le site Infrabel Academy à Molenbeek avec un objectif de 500 étudiants par jour. Infrabel espère ainsi former de nouveaux collaborateurs et collaboratrices pouvant directement travailler sur le terrain et au fait des dernières technologies. Cette académie offrira aussi des formations continues. Il n'est pas prévu de dupliquer cette initiative.

(En néerlandais) L'Infrabel Academy se charge spécifiquement des emplois de la société Infrabel. Il est logique qu'elle assure elle-même la formation de son futur personnel. Toutefois, je suis ouvert à toute innovation constructive pour l'avenir des compagnies ferroviaires et pour le rail.

10.04 Patrick Prévot (PS): Je partage votre enthousiasme. Un service au public efficace nécessite du personnel bien formé au départ et tout

Mobilité) over "L'Infrabel Academy" (55009302C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De opening van Infrabel Academy" (55010411C)

10.01 Patrick Prévot (PS): Over enkele maanden opent Infrabel Academy de deuren. De opleidingen voor de spoorberoepen zullen dan op één campus gecentraliseerd kunnen worden.

Wanneer is het de grote dag? Hoeveel cursisten zullen er kunnen schoollopen? Welke opleidingen zullen er worden gegeven? Zullen er nog meer scholen geopend worden of zal deze Academy verder uitgebreid worden als er veel inschrijvingen binnenlopen?

10.02 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel heeft een eerste school voor spoorberoepen geopend. Er kan worden gekozen uit meer dan 500 interne opleidingen.

Hoe verhoudt dit opleidingscentrum zich tot het personeelsbeleid van HR Rail? Vindt de minister het nuttig dat de NMBS, Infrabel en HR Rail alle drie taken inzake personeelsbeleid vervullen? Zou een delegatie van het HR-beleid naar de NMBS en Infrabel niet efficiënter zijn?

10.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): De opleidingen van Infrabel werden tot nu toe hoofdzakelijk gedecentraliseerd gegeven. Na een theoretische opleiding kregen nieuwe rekruten een training on the job, met begeleiding. Voor de spoorwegberoepen bestond er geen specifieke opleiding. Dankzij onze eerste spoorwegaanpak zullen meer dan 300 opleidingen voor 40 verschillende spoorwegberoepen gecentraliseerd worden op de Infrabel Academycampus in Molenbeek, met een streefcijfer van 500 cursisten per dag. Infrabel hoopt zo nieuwe medewerkers op te leiden die meteen inzetbaar zijn en op de hoogte zijn van de nieuwste technologieën. Infrabel Academy zal ook bijscholing aanbieden. Er zijn geen plannen om elders nog zo een Academy op te richten.

(Nederlands) De Infrabel Academy is er specifiek voor jobs bij Infrabel. Het is logisch dat Infrabel zelf instaat voor de vorming van haar toekomstige personeel. Ik sta evenwel open voor elke innovatie die positief is voor de toekomst van de spoorbedrijven en voor de trein.

10.04 Patrick Prévot (PS): Ik deel uw enthousiasme. Efficiënte dienstverlening is slechts mogelijk met personeelsleden die van bij het begin

au long de leur carrière.

degelijk opgeleid worden en tijdens hun loopbaan bijscholing volgen.

10.05 Tomas Roggeman (N-VA): Je suis agréablement surpris par la réponse. L'existence de deux services du personnel serait effectivement plus logique. Tant Infrabel que la SNCB devraient obtenir l'entière responsabilité de la politique du personnel pour leurs collaborateurs propres. L'existence de trois services du personnel distincts n'est pas efficace. Lorsque j'entends que le ministre envisage de démanteler HR Rail, j'espère recevoir le soutien du groupe Ecolo-Groen pour notre proposition de loi à ce sujet.

10.05 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben aangenaam verrast door het antwoord. Het bestaan van twee personeelsdiensten zou inderdaad logischer zijn. Zowel Infrabel als de NMBS zouden de volledige verantwoordelijkheid moeten krijgen over het personeelsbeleid van hun eigen medewerkers. Dat er drie personeelsdiensten zijn, is niet efficiënt. Als ik hoor dat de minister HR Rail wil ontbinden, dan hoop ik steun van de Ecolo-Groen-fractie voor ons wetsvoorstel hierover.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reprise des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55009318C)
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Gand-Saint-Pierre" (55009532C)

11 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropstart van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55009318C)
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Gent-Sint-Pieters" (55009532C)

11.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La gare de Gand-Saint-Pierre est la gare la plus fréquentée de Flandre et fait l'objet de rénovations et d'agrandissements depuis 2005. En 2018, la deuxième phase de rénovation a été arrêtée parce que les coûts explosaient. La nouvelle date butoir est 2027. Le ministre peut-il confirmer cette date? Entre-temps, la SNCB a également présenté un ambitieux plan de transport pour la période 2020-2023, dans lequel le nécessaire renforcement du réseau suburbain autour de Gand est miné par les limitations de capacité dues aux travaux persistants à la gare de Gand-Saint-Pierre. La deuxième phase des travaux doit donc absolument être réalisée suivant le calendrier prévu.

11.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het station Gent-Sint-Pieters is het drukste station van Vlaanderen en het wordt al sinds 2005 gerenoveerd en uitgebreid. In 2018 is de tweede fase van de renovatie stilgelegd omdat de kosten ontspoorden. De nieuwe streefdatum is nu 2027. Kan de minister die streefdatum bevestigen? De NMBS heeft inmiddels ook een ambitieus vervoersplan voor 2020-2023 voorgesteld, waarbij de noodzakelijke versterking van het voorstadsnet rond Gent gefnuikt wordt door de capaciteitsbeperkingen ten gevolge van die aanhoudende werken aan Gent-Sint-Pieters. De tweede fase van de werken moet dus absoluut stipt en vlot verlopen.

Un entrepreneur a-t-il été désigné dans l'intervalle? Quand les travaux reprendront-ils et quand leur réception aura-t-elle lieu? L'échéance de 2027 pourra-t-elle être tenue? Dans le cas contraire, pourquoi?

Is daarvoor inmiddels een aannemer aangesteld? Wanneer herstarten de werken en wanneer volgt de oplevering? Wordt 2027 gehaald? Zo niet, waarom niet?

11.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Quoi qu'il en soit, le ministre pourra compter sur notre coopération pour faire avancer les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre, car cette situation est inacceptable pour une gare si importante.

11.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): De minister heeft alleszins in ons een bondgenoot om de werken aan het station van Gent-Sint-Pieters te doen vooruitgaan, want dit is onaanvaardbaar voor zo een belangrijk station.

Le laps de temps situé entre 2005 et 2027 représente de nombreuses années et outre les questions de M. Vandenbroucke, je souhaiterais apprendre du ministre s'il trouve également que

Tussen 2005 en 2027 liggen wel heel veel jaren en naast de vragen van de heer Vandenbroucke wou ik nog weten van de minister of hij ook niet vindt dat in functie van een duurzame mobiliteit veel meer

dans la perspective d'une mobilité durable, davantage d'attention doit être portée aux gares très fréquentées en Flandre? Pourquoi ces travaux s'éternisent-ils? Un devis a-t-il entre-temps déjà été établi pour les travaux envisagés? Le ministre va-t-il s'engager à parvenir à une date de fin des travaux antérieure à la date butoir annoncée? Va-t-il s'engager à ce que les travaux ne soient pas reportés une nouvelle fois?

11.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Pour la fixation des priorités, la SNCB se base sur différents critères. Il y a tout d'abord les objectifs stratégiques, dont les principaux sont: aménager 250 gares accessibles de manière autonome d'ici 2030, en atteignant au moins 85 % des voyageurs; rendre le trajet domicile-gare plus durable en portant le nombre d'emplacements pour vélos à 150 000; une stratégie en matière de stationnement garantissant une place garantie aux clients; des infrastructures et équipements standardisés. Un examen est également consacré à l'état des infrastructures dans la gare et sur les lignes, au taux d'occupation des parkings et des emplacements pour vélos, à la sûreté et la sécurité, et aux opportunités résultant des travaux de rénovation de voies. Il va de soi que le potentiel de la gare est également important. Pour le projet Gand-Saint-Pierre, il a été opté dès le départ pour une approche par étapes.

La rénovation a été scindée en deux marchés publics pour cette raison. Étant donné que les prix soumissionnés pour la deuxième phase des travaux de la gare pour les quais 7 à 1 étaient trop élevés, cette phase n'a par deux fois pas pu être attribuée et le projet a dû être adapté. Un accord a été conclu à ce sujet fin 2019 entre la ville de Gand et la SNCB, et le devis a été envoyé aux entrepreneurs sélectionnés le 1^{er} octobre 2020. L'attribution du marché est prévue pour le second trimestre 2021 et nous comptons entamer les travaux après l'été 2021, si du moins nous recevons à temps le permis d'environnement et pouvons attribuer le marché. La SNCB veillera ensuite à une exécution des travaux aussi rapide que possible, en tenant compte bien sûr de la continuité du service. Elle examine en ce moment s'il est encore effectivement possible de les terminer pour fin 2027.

11.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je déduis de cette dernière phrase que la date finale n'est pas encore inscrite dans le marbre, mais j'espère réellement que nous ne devons pas attendre plus longtemps encore la fin des travaux. J'y compte même bien.

11.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Une simple

aandacht moet gaan naar drukbezochte stations in Vlaanderen? Waarom slepen die werken al zo lang aan? Is er intussen al een bestek uitgeschreven voor de voorgenomen werken? Zal de minister zich engageren tot een vroegere einddatum dan de vooropgestelde streefdatum? Zal hij zich ertoe verbinden dat de werken niet nogmaals worden uitgesteld?

11.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Voor het bepalen van de prioriteiten baseert de NMBS zich op verschillende criteria. Er zijn allereerst de strategische doelstellingen, waarvan de belangrijkste zijn: 250 autonoom toegankelijke stations in 2030, waarbij minstens 85 % van de reizigers wordt bereikt; het verduurzamen van het voor- en natransport door het uitbreiden van de fietsstallingen tot 150.000 fietsparkeerplaatsen; een parkeerstrategie die een gegarandeerde plaats biedt aan de klanten; gestandaardiseerde infrastructuur en uitrustingen. Ook wordt gekeken naar de staat van de infrastructuur in het station en op de lijnen, de bezettingsgraad van parkings en fietsstallingen, safety en security, en kansen door geplande spoorvernieuwingswerkzaamheden. Ook het potentieel van het station is natuurlijk belangrijk. Voor het project Gent-Sint-Pieters werd van bij de start gekozen voor een gefaseerde aanpak.

De renovatie werd daarvoor opgesplitst in twee overheidsopdrachten. Aangezien de inschrijvingsprijzen voor de tweede fase van het station, perrons 7 tot 1, te duur uitvielen, kon die fase tot tweemaal toe niet worden gegund en moest het ontwerp worden aangepast. Eind 2019 werd hierover een akkoord bereikt tussen de stad Gent en de NMBS, en het bestek werd verzonden naar de geselecteerde aannemers op 1 oktober 2020. De gunning is gepland voor het tweede kwartaal van 2021 en men wil de werken starten na de zomer van 2021, als men tenminste tijdig de omgevingsvergunning krijgt en de opdracht kan gunnen. De NMBS zal er daarna over waken dat de werken zo snel mogelijk worden uitgevoerd, uiteraard rekening houdend met de continuïteit van de dienstverlening. Momenteel bekijkt de NMBS nog of eind 2027 inderdaad haalbaar is.

11.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Uit dat laatste maak ik op dat die einddatum nog niet in steen gebeiteld is, maar ik hoop echt dat we niet nog langer moeten wachten op het einde van de werken. Daar reken ik zelfs op.

11.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Een bezoek

visite de la gare de Gand-Saint-Pierre suffira au ministre pour constater que celle-ci remplit tous les critères qu'il a énumérés à l'instant. Pour le reste, comme mon collègue, j'espère que le calendrier prévu sera cette fois respecté.

L'incident est clos.

12 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'étude sur la durabilisation du transport ferroviaire" (55009319C)

12.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le SPF Mobilité a commandé au bureau d'études Transport & Mobility une analyse coûts/bénéfices sur la poursuite de la "durabilisation" des chemins de fer. Les options à l'étude sont les suivantes: une électrification complète du rail, le déploiement de trains à hydrogène pour remplacer les trains diesel ou l'utilisation de trains hybrides avec pantographe et batteries.

Combien de kilomètres de voies ferrées ne sont-ils pas encore électrifiés actuellement? Combien de locomotives diesel sont-elles encore en service? Quand l'étude sera-t-elle finalisée? Quelles conclusions le ministre en tirera-t-il?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Sur les 6 515 km de voies ferrées de notre pays, 90 % – soit 5 857 km – sont électrifiés. Les auteurs de l'étude examinent le remplacement de la traction diesel sur les lignes 58, 82, 86, 122, 132, 134, 21C, 55 et 204.

Ces derniers mois, le SPF Mobilité, Infrabel, la SNCB et le bureau d'études Transport & Mobility ont entretenu des contacts intensifs. Le rapport final est en cours de rédaction et je ne manquerai pas de le mettre à la disposition du Parlement.

Actuellement, plus aucune locomotive diesel n'est mise en service par la SNCB pour le transport de voyageurs. La flotte de 93 rames diesel MW41 dessert les lignes non électrifiées. Un nombre limité de locomotives diesel plus anciennes sert, en outre, au remorquage de trains en panne. Des locomotives diesel dont nous ignorons toutefois le nombre, sont utilisées pour le transport de marchandises. À la suite de la libéralisation du rail en 2007, les opérateurs peuvent choisir l'option la plus intéressante par parcours.

12.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): J'attends les résultats de l'étude avec impatience. Nous devons être ouverts à diverses solutions innovantes et ne

aan het station van Gent-Sint-Pieters zal de minister meteen duidelijk maken dat dit station voldoet aan alle criteria die de minister daarnet heeft opgesomd. Voorts hoop ik net als mijn collega dat de voorgenomen timing nu zal worden gerespecteerd.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. het onderzoek naar de verduurzaming van het spoorvervoer" (55009319C)

12.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De FOD Mobiliteit heeft bij het studiebureau Transport & Mobility een kosten-batenanalyse besteld over de verdere verduurzaming van het spoor. De opties zijn: een volledige elektrificatie van het spoor, de inzet van waterstoffreinen ter vervanging van dieseltreinen of het gebruik van hybride treinen met batterij en pantograaf.

Hoeveel kilometer treinspoor is op dit moment nog niet geëlektrificeerd? Hoeveel diesellocomotieven zijn nog in gebruik? Wanneer zal de studie afgerond zijn? Welke conclusies hangt de minister eraan vast?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Van de 6.515 km spoor in ons land is 90 % of 5.857 km geëlektrificeerd. In de studie wordt de vervanging van dieseltractie bestudeerd voor de lijnen 58, 82, 86, 122, 132, 134, 21C, 55 en 204.

Er zijn de afgelopen maanden intensieve contacten geweest tussen de FOD Mobiliteit, Infrabel, de NMBS en het studiebureau Transport & Mobility. Het eindrapport wordt momenteel opgesteld. Ik zal het zeker ter beschikking stellen van het Parlement.

De NMBS zet momenteel geen diesellocomotieven meer in voor het reizigersvervoer. Voor de niet-geëlektrificeerde lijnen wordt de vloot van 93 MW41-dieselmotorstellen gebruikt. Daarnaast is er een beperkt aantal oudere diesellocomotieven voor het wegslepen van treinen in problemen. Voor het goederentransport worden wel diesellocomotieven ingezet, al weten we niet hoeveel dat er zijn. Door de liberalisering van het spoor in 2007 kunnen de operatoren per rit kiezen voor de interessantste optie.

12.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik kijk uit naar de studie. Wij moeten openstaan voor verschillende innovatieve oplossingen, niet enkel voor

pas nous focaliser uniquement sur l'électrification.

elektrificatie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains dans le Limbourg" (55009355C)

13 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Limburg" (55009355C)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): La gare de Saint-Trond est la deuxième gare la plus fréquentée de la province du Limbourg. De nombreux habitants de la ville et des alentours demandent instamment un enrichissement de l'offre ferroviaire. Le principe d'une relation vers Louvain et Bruxelles toutes les demi-heures n'a cependant pas été retenu dans le cadre du nouveau plan de transport.

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Het station van Sint-Truiden is het tweede drukst bezochte van de provincie Limburg. Heel wat inwoners van de stad en omstreken dringen aan op een uitgebreider treinaanbod. De invoering van een halfuurdienst richting Leuven en Brussel heeft het nieuwe vervoersplan echter niet gehaald.

Il existe une alternative, à savoir réinstaurer une liaison Hasselt-Landen-Louvain-Aarschot, qui ne nécessiterait que peu d'efforts supplémentaires.

Er bestaat een alternatief, namelijk een herinvoering van een verbinding Hasselt-Landen-Leuven-Aarschot, die weinig extra inspanning zou vergen.

Le ministre peut-il confirmer que cette relation existait dans le passé et qu'elle a été supprimée il y a quelques années? Comment explique-t-il cette suppression? La SNCB est-elle favorable à une éventuelle remise sur pied de cette liaison? Pourquoi cette fréquence semi-horaire n'a-t-elle pas été incluse dans le nouveau plan de transport? L'absence d'une deuxième voie sur l'axe Landen-Alken constitue un éventuel obstacle. Infrabel a-t-il des projets qui vont dans ce sens-là? Quel serait le coût de cette mise à double voie?

Klopt het dat die lus in het verleden bestond en enkele jaren geleden werd geschrapt? Waarom gebeurde dat? Staat de NMBS open voor een eventuele herinvoering? Waarom werd de halfuurdienst niet opgenomen in het nieuwe vervoersplan? Een mogelijk minpunt is het ontbreken van een dubbel spoor op de as Landen-Alken. Heeft Infrabel plannen in die zin? Wat zou de kostprijs hiervan zijn?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Jusqu'en décembre 2014, un train local reliait Landen, Louvain, Aarschot et Hasselt toutes les deux heures durant le week-end. Cette relation n'incluait pas le tronçon Hasselt-Landen. L'offre nationale a été profondément remaniée en décembre 2014. Depuis lors, les points d'arrêt des tronçons évoqués sont desservis par d'autres liaisons durant le week-end.

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Tot december 2014 reed tijdens het weekend elke twee uur een lokale trein tussen Landen, Leuven, Aarschot en Hasselt. Hierbij was het baanvak Hasselt-Landen niet inbegrepen. In december 2014 werd het nationaal aanbod grondig herschikt. Sindsdien worden de stopplaatsen tijdens het weekend op de aangehaalde baanvakken door andere verbindingen bediend.

En application du plan de transport 2017-2020, la fréquence des dessertes a été augmentée.

In uitvoering van het vervoersplan van 2017-2020 werd de bedieningsfrequentie uitgebreid.

Pour le plan de transport 2020-2023, un élargissement de l'offre les dimanches et jours fériés a été approuvé pour le tronçon Louvain-Aarschot-Hasselt.

Voor het vervoersplan 2020-2023 werd een uitbreiding van het aanbod op zon- en feestdagen goedgekeurd op het baanvak Leuven-Aarschot-Hasselt.

Il n'est pas prévu d'établir une liaison Louvain-Aarschot-Hasselt-Landen-Louvain durant les week-ends ni en semaine. La combinaison des trains IC actuels Blankenberge-Genk, des trains P entre Genk et Bruxelles et de la liaison supplémentaire demandée n'est pas possible en raison d'un tronçon à une seule voie entre Alken et Landen.

Er is geen plan om een verbinding Leuven-Aarschot-Hasselt-Landen-Leuven in te leggen tijdens weekends of op weekdagen. De combinatie van de huidige IC-treinen Blankenberge-Genk, de P-treinen tussen Genk en Brussel en de gevraagde bijkomende verbinding is niet mogelijk wegens een enkelvoudig baanvak tussen Alken en Landen.

De plus, l'heure d'arrivée des trains actuels en provenance de Louvain à Hasselt n'est pas compatible avec la capacité restante sur ce tronçon à une seule voie.

Pour des raisons techniques principalement, il a été décidé de ne pas prévoir de liaison supplémentaire entre Genk, Landen et Bruxelles. En théorie, sur le tronçon à une seule voie, une cadence d'un train toutes les demi-heures serait possible, moyennant un croisement à Saint-Trond. Ce croisement entraîne cependant un conflit avec le train IC Quiévrain-Liège-Guillemins entre Landen et Bruxelles. S'il faut prévoir un croisement à Saint-Trond toutes les heures, cela comporte un risque pour la fiabilité du trafic ferroviaire.

Le risque de retard est augmenté par la capacité de quai réduite à Hasselt en raison de travaux dans cette gare. La nouvelle liaison IC Anvers-Hasselt demandera déjà une capacité de quai supplémentaire. Durant les heures creuses, il y a davantage de trafic de marchandises, ce qui accroît encore la pression au niveau de la capacité dans et autour d'Hasselt.

Je conseille à M. Raskin de soumettre sa dernière question sous la forme d'une question écrite.

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Un tel plan de transport est un puzzle difficile à assembler. Le plan suivant contient un certain nombre d'améliorations profitables pour ma province, mais parfois au détriment d'autres points. Nous pourrions évoquer ultérieurement le rôle que joue le transport de marchandises dans ce scénario; je réintroduirai ma troisième question séparément.

L'incident est clos.

14 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La désignation du CEO d'Eurogare" (55009411C)

14.01 Tomas Roggeman (N-VA): L'intégration d'Eurogare dans la société mère SNCB est plus laborieuse que celle de son homologue flamande Eurostation. Les difficultés sont probablement dues au fait que la Société régionale d'investissement de Wallonie détient 25 % des actions. De plus, en dépit de sa mise à la retraite, son directeur M. Bourlard, restera en fonction jusqu'à la fin de 2023. De plus, nonobstant le fait que l'entreprise sera absorbée par la SNCB, on lui cherche encore un successeur.

Le ministre pourrait-il commenter cette situation?

Bovendien is het aankomstuur van de huidige treinen uit Leuven in Hasselt niet compatibel met de nog resterende capaciteit op dat enkelvoudig baanvak.

Voornamelijk om technische redenen werd beslist geen bijkomende verbinding in te leggen tussen Genk, Landen en Brussel. Op het enkelvoudig baanvak is in theorie een halfuurdienst mogelijk, mits een kruising in Sint-Truiden. Bij deze kruising treedt er verderop een conflict op met de IC-trein Quiévrain-Liège-Guillemins tussen Landen en Brussel. Als er elk uur een kruising in Sint-Truiden moet gebeuren, houdt dit een risico in voor de robuustheid van het treinverkeer.

Het risico op vertragingen wordt versterkt door de beperkte perroncapaciteit in Hasselt door de stationswerken daar. De nieuwe IC-verbinding Antwerpen-Hasselt zal reeds bijkomende perroncapaciteit vergen. Tijdens daluren is er dan weer meer goederenverkeer, wat de capaciteit in en rond Hasselt verder onder druk zet.

Ik raad de heer Raskin aan zijn laatste vraag als schriftelijke vraag in te dienen.

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Zo'n vervoersplan is een moeilijke puzzel. Het komende vervoersplan bevat een aantal verbeteringen ten voordele van mijn provincie, maar ze hebben soms een negatieve impact op andere punten. Over de rol van het goederenvervoer daarin kunnen we het hebben op een ander moment. Ik zal de derde vraag afzonderlijk opnieuw indienen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstelling van de CEO van Eurogare" (55009411C)

14.01 Tomas Roggeman (N-VA): De integratie van Eurogare in het moederbedrijf NMBS verloopt moeilijker dan die van de Vlaamse evenknie Eurostation. Het heeft er wellicht mee te maken dat het voor 25 % in handen is van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Wallonië. De directeur, de heer Vincent Bourlard, blijft overigens ondanks zijn pensioen nog directeur tot eind 2023. Bovendien wordt er nog een opvolger gezocht, hoewel het bedrijf zal inkantelen in de NMBS.

Kan de minister dit toelichten? Wat zal er gebeuren

Quel sera le sort réservé au personnel? Quel pourrait être l'impact d'un retard dans la construction de la nouvelle gare de Mons?

Président: Wouter Raskin

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En leur qualité d'actionnaires, la SNCB et la Société régionale d'investissement de Wallonie entretiennent évidemment des contacts étroits. Il n'a pas été jugé opportun jusqu'à présent de modifier l'actionnariat d'Eurogare, une étape nécessaire en vue de l'intégration juridique au sein de la SNCB. Comme ce fut le cas lors de l'intégration d'Eurostation, nous appliquerons ici aussi la législation sociale régissant les fusions et le personnel sera intégré au sein de la SNCB.

La fin des travaux à la gare de Mons est prévue pour la mi-2023. Le mandat de M. Bourlard court jusqu'en mars 2023. Après les difficultés causées par la faillite d'entrepreneurs actifs sur le chantier, les travaux ont repris. Cela n'a dès lors aucun sens de spéculer sur un nouveau retard. Il n'est pas non plus utile de rechercher un nouveau directeur pour une société qui sera à terme intégrée dans la SNCB. Aucun chasseur de têtes n'a en outre été engagé. Le contrat de travail de M. Bourlard avec Eurogare ne prévoyait aucune indemnité de départ spécifique.

Président: Jean-Marc Delizée

14.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): C'est une bonne chose qu'on ne cherche pas à remplacer M. Bourlard, même s'il restera quelques mois entre la fin de son contrat et la réception prévue des travaux de la gare de Mons. Il est toutefois curieux qu'il n'y ait aucune information sur l'intégration d'Eurogare dans la SNCB. Je ne peux pas me défaire de l'impression qu'Eurogare n'est maintenue en place que pour garder hors de la SNCB les coûts vertigineux de la gare de Mons. Cette technique sert peut-être les intérêts de certains actionnaires mais pas ceux du contribuable. La gare de Mons d'une ambition démesurée n'a d'ailleurs pas été envisagée pour répondre aux besoins du trafic – davantage de voyageurs embarquent à la gare de Denderleeuw – mais pour répondre à la soif de prestige de la politique locale.

L'incident est clos.

15 **Question de Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La formation des conducteurs au réseau CFL à Gouvry"**

met het personeel? Welke impact zou een vertraging van de bouw van het nieuwe station van Bergen kunnen hebben?

Voorzitter: Wouter Raskin

14.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Wallonië staan als aandeelhouders uiteraard in nauw contact. Tot nog toe werd het niet opportuun geacht om het aandeelhouderschap van Eurogare te wijzigen, wat noodzakelijk is voor een juridische integratie binnen de NMBS. Net zoals bij de integratie van Eurostation zal ook in dat geval de sociale wetgeving rond fusies worden toegepast en zal het personeel geïntegreerd worden binnen de NMBS.

Het einde van de werkzaamheden aan het station van Bergen is gepland voor midden 2023. Het mandaat van de heer Bourlard loopt tot maart 2023. Na de moeilijkheden door een faillissement van aannemers op de werf zijn de werkzaamheden terug hervat, waardoor het geen zin heeft om over een nieuwe vertraging te speculeren. Het heeft ook geen zin om een nieuwe directeur te zoeken voor een onderneming die op termijn binnen de NMBS zal worden opgenomen. Er werden ook geen headhunters ingeschakeld. In de arbeidsovereenkomst van de heer Bourlard met Eurogare werd geen specifieke vertrekvergoeding opgenomen.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

14.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Het is goed dat er geen vervanging wordt gezocht voor de heer Bourlard, ook al zitten er nog enkele maanden tussen het einde van zijn contract en de geplande oplevering van het station van Bergen. Het is wel merkwaardig dat er geen zicht is op de inkanteling van Eurogare in de NMBS. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat Eurogare alleen in stand wordt gehouden om de ontsprende kosten van het Bergense station buiten de NMBS te houden. Dat is misschien in het belang van bepaalde aandeelhouders, maar niet van de belastingbetaler. Overigens is het megalomane station van Bergen niet aangepast aan het reizigersverkeer – in het station van Denderleeuw stappen meer reizigers op – maar aan de prestigezucht van de lokale politiek.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opleiding voor treinbestuurders in Gouvry voor het CFL-**

(55009450C)

15.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): *Une des particularités du dépôt des conducteurs de train de Gouvy est la connaissance et la spécialité de circuler sur le réseau CFL. Cette connaissance est essentielle à la sécurité des voyageurs et des trains circulant au Grand-Duché de Luxembourg.*

Or, on aurait décidé qu'une partie des conducteurs du dépôt de Liège seraient formés à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois. Cette hypothèse est incompréhensible en termes de sécurité et de gestion parcimonieuse des deniers publics. Former des nouveaux conducteurs signifierait un coût supplémentaire en termes de formation, de prime et de remaniement logistique.

Me confirmez-vous cette volonté de centraliser à Liège la formation des conducteurs au réseau CFL? Quelles sont les raisons de cette décision? La concertation sociale s'est-elle déroulée dans de bonnes conditions?

Quel est l'avenir du dépôt de conducteurs à Gouvy?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB utilise autant que faire se peut les dépôts en tête de ligne pour assurer des allers-retours. Le dépôt de Liège semble posséder les caractéristiques requises, en complément du dépôt de Gouvy. Si cela se confirme, une partie des conducteurs de Liège sera formée à la connaissance des chemins de fer luxembourgeois afin d'assurer la conduite des trains jusqu'à Luxembourg.

Le dépôt de Gouvy ne sera pas supprimé. L'effet sur sa charge de travail restera limité. Les mécanismes de concertation sociale ont été respectés.

15.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Il s'agit d'abord de défendre la sécurité des trains et des voyageurs: ces conducteurs de Gouvy pratiquent le réseau et le connaissent. Des dépôts comme celui de Gouvy permettent de créer de l'emploi et de le répartir uniformément sur le territoire.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 55009502C de Mme Fonck et 55010505C de M. Thiébaut sont transformées en questions écrites.

spoornet" (55009450C)

15.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): *Eén van de kenmerken van het treinbestuurdersdepot van Gouvy is de aanwezige kennis en specifieke bekwaamheid om op het CFL-netwerk te rijden. Die kennis is essentieel voor de veiligheid van de reizigers en van de treinen die in het Groothertogdom Luxemburg circuleren.*

Nu zou men besloten hebben om een deel van de treinbestuurders van het depot van Luik op te leiden om op het Luxemburgse spoornet te rijden. Dat zou onbegrijpelijk zijn in het licht van de veiligheid en het zuinige beheer van overheidsmiddelen. De opleiding van nieuwe bestuurders zou bijkomende kosten meebrengen op het stuk van de opleiding, de premies en de logistieke reorganisatie.

Bevestigt u dat men de opleiding van de treinbestuurders om op het CFL-net te rijden in Luik wil centraliseren? Vanwaar die beslissing? Is het sociale overleg in goede omstandigheden verlopen?

Welke toekomst is er voor het treinbestuurdersdepot in Gouvy weggelegd?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS gebruikt zoveel mogelijk de depots van de kopstations om heen- en weerverbindingen te kunnen inleggen. Het depot van Luik beschikt blijkbaar over de vereiste eigenschappen, als aanvulling op het depot van Gouvy. Als een en ander bevestigd wordt, zal een deel van de bestuurders van Luik opleiding krijgen over de Luxemburgse spoorwegen, zodat ze tot Luxemburg kunnen rijden.

Het depot van Gouvy zal niet gesloten worden. De gevolgen voor de werkdruk te plaatse zullen beperkt blijven. De mechanismen van het sociaal overleg werden in acht genomen.

15.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): In de eerste plaats moet de veiligheid van de treinen en van de reizigers gewaarborgd worden. De treinbestuurders van Gouvy rijden op dat spoornet en kennen het. Depots zoals dat van Gouvy maken het mogelijk dat er banen gecreëerd worden en gelijkmatig over het grondgebied gespreid worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55009502C van mevrouw Fonck en 55010505C van de heer Thiébaut worden omgezet in schriftelijke vragen.

16 Question de Méliissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train des étudiants du vendredi soir en province de Luxembourg" (55009503C)

16.01 Méliissa Hanus (PS): Votre prédécesseur avait mentionné la possibilité de la création d'un train pour le retour des étudiants en province du Luxembourg, répondant à ce même dispositif le dimanche pour ceux qui devaient retourner à Liège et qui a connu un franc succès. Cela leur éviterait de mettre trois heures à rentrer chez eux en passant par Namur.

Ce train est-il prévu? Quel serait son trajet et son horaire?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La mise en service d'un train P le vendredi soir pour les étudiants rentrant de Liège dans le Luxembourg n'est pas prévue dans le plan de transport 2020-2023. La combinaison du tronçon à voie unique permanente sur la ligne 43 et des voies uniques en raison de travaux à long terme sur la ligne 162 n'autorisent pas la création d'une ligne rapide supplémentaire Liège-Arlon. Le week-end en revanche, l'offre réduite permet un parcours Arlon-Liège le dimanche. En outre, le vendredi, les étudiants étalent leurs départs, ce qui rend la demande plus diffuse.

L'offre actuelle permet un retour chaque heure en semaine via Namur, ce qui est une solution plus flexible qu'un train unique.

16.03 Méliissa Hanus (PS): Merci pour votre franchise. Votre prédécesseur n'avait pas exclu cette solution. Les trains du vendredi soir sont bondés et les étudiants du Sud-Luxembourg ont besoin d'une alternative.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55009667C de M. Arens est transformée en question écrite.

17 Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie de personnel chez skeyes" (55009702C)

17.01 Karin Jiroflée (sp.a): En raison de la pénurie persistante de personnel chez le contrôleur aérien skeyes, les tensions sociales ont couvé en permanence au cours des dernières années. À en

16 Vraag van Méliissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studententrein op vrijdagavond in de provincie Luxemburg" (55009503C)

16.01 Méliissa Hanus (PS): Uw voorganger gaf aan dat er een speciale trein zou kunnen worden ingelegd voor de terugkeer van de studenten naar huis in de provincie Luxemburg, als pendant van de trein die op zondagavond rijdt om de kotstudenten weer naar Luik te brengen, en die veel succes heeft. Op die manier zouden studenten er geen drie uur over hoeven te doen om naar huis te sporen via Namen.

Zal er zo een trein worden ingelegd? Welk traject zou die trein volgen, en volgens welke dienstregeling zou die rijden?

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het vervoersplan 2020-2023 voorziet niet in een P-trein op vrijdagavond voor studenten die vanuit Luik naar huis in Luxemburg willen reizen. Een bijkomende snelle verbinding Luik-Aarlen is niet mogelijk door de combinatie van permanent eensporige baanvakken op lijn 43 en de beschikbaarheid van een enkel spoor wegens langdurige werken op lijn 162. Met het beperkte aanbod in het weekend kan er op zondag wél een traject Aarlen-Luik worden aangeboden. Op vrijdag vertrekken de studenten bovendien niet allemaal op hetzelfde moment, wat de vraag diffuser maakt.

In het huidige aanbod is er op weekdagen elk uur een rit richting Luxemburg via Namen, wat een flexibelere oplossing is dan het inzetten van een speciale vrijdagavondtrein voor de studenten.

16.03 Méliissa Hanus (PS): Dank u voor uw onomwonden antwoord. Uw voorganger had deze oplossing niet uitgesloten. De treinen zitten op vrijdagavond overvol en de studenten uit Zuid-Luxemburg hebben een alternatief nodig.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 55009667C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij skeyes" (55009702C)

17.01 Karin Jiroflée (sp.a): Als gevolg van het aanhoudende personeelstekort bij luchtverkeersleider skeyes was sociale onrust er de jongste jaren nooit ver weg. Volgens het

croire l'accord de gouvernement, ce dernier entend encourager le dialogue social.

À quelles initiatives pouvons-nous nous attendre? Qu'en est-il de la pénurie chronique de personnel? Comment le nouveau système de planification mis en œuvre début 2020 fonctionne-t-il? Où en est la concertation avec la direction et les syndicats?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les contacts avec les différents acteurs sont en cours, mais je n'ai pas encore rencontré toutes les parties. Je veillerai à la bonne gestion des entreprises sous ma tutelle.

En février 2020, un système de planification professionnel a été instauré pour les contrôleurs aériens, lequel permet de répartir la charge de travail de façon plus égale, de prévoir des effectifs sur la base de l'intensité du trafic aérien et d'assurer un meilleur suivi de la législation sociale et des mesures de gestion de la fatigue. Afin de faire face aux conséquences de la crise du COVID-19, un accord collectif a été conclu le 18 mars 2020. On travaille actuellement au retour à la mise en œuvre complète du mécanisme de planification. Je rencontrerai tous les acteurs à cet effet.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les cas de coronavirus parmi le personnel de la SNCB" (55009715C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des travailleurs à la SNCB et chez Infrabel" (55010126C)
- Wim Van der Donckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La provision interdépartementale de 300 millions d'euros pour la SNCB" (55009815C)

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): J'ai appris le 12 octobre que cinq collaborateurs de la SNCB avaient été testés positifs au coronavirus au dépôt des accompagnateurs de train de Louvain. Des tests effectués par Médecine pour le Peuple à La Louvière ont révélé que douze personnes sur 44 étaient contaminées.

Combien de membres du personnel de la SNCB ont-ils été contaminés au coronavirus depuis le 1^{er} octobre? Dans quelles fonctions les contaminations sont-elles les plus fréquentes? Les accompagnateurs de trains ne peuvent-ils pas se contenter d'un contrôle visuel des titres de transport, comme lors de la première vague? Quelles recommandations virologiques

regeerakkoord wil de regering de sociale dialoog aanmoedigen.

Welke initiatieven mogen we verwachten? Hoe staat het met het personeelstekort? Hoe verloopt het nieuwe planningsysteem dat begin 2020 werd ingevoerd? Wat is de stand van zaken van het overleg met het management en de vakbonden?

17.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De contacten met de verschillende actoren zijn aan de gang, maar ik heb nog niet iedereen ontmoet. Ik zal toezien op het correcte beheer van de bedrijven onder mijn toezicht.

In februari 2020 werd een professioneel planningsysteem voor de luchtverkeersleiders ingevoerd dat toelaat de werklust gelijkmatiger te verdelen, in bemanning te voorzien op basis van het verkeersaanbod en de toepassing van sociale wetgeving en *fatigue management* beter op te volgen. Om de gevolgen van de COVID-19-crisis op te vangen werd op 18 maart 2020 een collectief akkoord afgesloten. Er wordt momenteel gewerkt aan de terugkeer naar de volledige uitvoering van het planningmechanisme. Daarover zal ik alle actoren ontmoeten.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Coronabesmettingen bij het NMBS-personeel" (55009715C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de werknemers bij de NMBS & Infrabel" (55010126C)
- Wim Van der Donckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interdepartementale provisie van 300 miljoen euro voor de NMBS" (55009815C)

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Op 12 oktober vernam ik dat er in het depot treinbegeleiding Leuven vijf positief geteste NMBS-medewerkers waren. Uit tests van Geneeskunde voor het Volk in La Louvière bleken 12 van de 44 personen besmet.

Hoeveel NMBS-personeelsleden zijn sinds 1 oktober besmet met het coronavirus? In welke functies komen de meeste besmettingen voor? Mogen de treinbegeleiders zich beperken tot een visuele controle van de vervoersbewijzen, zoals tijdens de eerste golf? Welke virologische aanbevelingen kreeg mevrouw Dutordoir? Kunnen de eersteklascoupés worden opengesteld voor

Mme Dutordoir a-t-elle reçues? La première classe peut-elle être ouverte aux voyageurs de deuxième classe afin qu'une plus grande distance puisse être maintenue partout?

18.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les directives corona sont claires: télétravail obligatoire, sauf s'il est impossible. Dans ce cas, le maintien de la distance sanitaire et le port du masque sont essentiels. Quelle est la politique des entreprises ferroviaires en matière de télétravail? Les mesures de sécurité n'ont pas toujours été respectées durant la première vague de la pandémie.

La SNCB a-t-elle entre-temps tiré les enseignements de cette expérience? Les contrôles seront-ils renforcés? Quelles sont les mesures prises par les entreprises ferroviaires pour limiter les contaminations au travail? Combien de travailleurs sont-ils actuellement infectés et combien sont-ils en quarantaine?

18.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB n'est pas une île et n'est donc pas épargnée par le virus. Toutefois, il est important que le service demeure garanti. Les trains continuent de circuler selon l'offre prévue et les guichets et *travel centers* restent ouverts. La SNCB et Infrabel suivent scrupuleusement toutes les directives, tant à l'égard du personnel qu'à l'égard des voyageurs.

Dans la semaine du 19 octobre 2020, l'absentéisme pour cause de maladie s'élevait à 7 %. Le chiffre a légèrement augmenté mais entre-temps, la situation semble s'être améliorée. L'augmentation des contaminations au sein du personnel n'est pas alarmante. La SNCB veille aux normes de sécurité, elle suit de près l'état de santé du personnel. En collaboration avec les médecins du travail, une procédure supplémentaire de suivi des contacts a été activée afin de renforcer la recherche des contacts par les autorités.

La SNCB et Infrabel ont adapté leurs procédures de travail aux directives nationales. Les accompagnateurs de train peuvent effectuer des contrôles sans contact physique avec les clients et leur titre de transport.

Un suivi supplémentaire des contacts a également été organisé en collaboration avec les médecins du travail et les infirmiers d'IDEWE. La procédure a été lancée en juillet; à ce jour, 241 tracages ont été menés au sein de la SNCB.

L'évolution de la situation est suivie quotidiennement par un comité de pilotage. De nombreuses mesures ont été prises pour protéger

troisième classe et les voyageurs de deuxième classe, de sorte qu'il y ait plus d'espace partout.

18.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De coronarichtlijnen zijn duidelijk: thuiswerk is verplicht, tenzij het niet anders kan. Afstand houden en mondkapjes zijn dan cruciaal. Welk beleid hanteren de spoorbedrijven inzake thuiswerk? Tijdens de eerste golf werden de veiligheidsmaatregelen niet altijd nageleefd.

Heeft de NMBS daar ondertussen lessen uit getrokken? Wordt er meer gecontroleerd? Welke maatregelen nemen de spoorbedrijven om de besmettingen op de werkvloer te beperken? Hoeveel werknemers zijn er momenteel besmet en hoeveel zitten in quarantaine?

18.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS is geen eiland en blijft dus niet virusvrij. Het is evenwel belangrijk dat de dienstverlening verzekerd blijft. De treinen blijven rijden volgens het voorziene aanbod en de loketten en travel centers blijven open. De NMBS en Infrabel volgen alle richtlijnen nauwgezet, zowel voor het personeel als voor de reizigers.

In de week van 19 oktober 2020 bedroeg het ziekteverzuim 7 %. Het cijfer nam nog licht toe, maar ondertussen lijkt de situatie beter. De stijging bij het personeel is niet alarmerend. De NMBS bewaakt de veiligheidsnormen, zij volgt de gezondheidstoestand van het personeel van nabij. Samen met de arbeidsartsen werd een extra contactopvolgingsprocedure geactiveerd, ter versterking van de contactopsporing van de overheid.

De NMBS en Infrabel hebben hun werkprocedures aangepast aan de nationale richtlijnen. Treinbegeleiders kunnen controles uitvoeren zonder fysiek contact met de klanten en hun vervoersbewijs.

Ook werd een bijkomende contactopvolging georganiseerd samen met de arbeidsartsen en verpleegkundigen van IDEWE. De procedure werd opgestart in juli. Tot op vandaag werden 241 tracings binnen de NMBS uitgevoerd.

De toestand wordt dagelijks opgevolgd door een stuurcomité. Er werden tal van maatregelen genomen om de medewerkers te beschermen en

les membres du personnel tout en garantissant la continuité des services à la population. Le télétravail est mis en œuvre autant que faire se peut et les mesures de distanciation physique sont respectées. Lorsque la distanciation n'est pas possible, des mesures de protection sont prises, conformément aux règles d'exception applicables à ces situations. Le personnel est constamment informé via des annonces internes, par sa hiérarchie ainsi que par les syndicats.

18.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Malgré ce qu'affirme le ministre, on nous rapporte que le personnel serait explicitement prié de contrôler les voyageurs. IDEWE ne dispose pas non plus d'effectifs ni de moyens suffisants. J'espère qu'il sera possible de renforcer l'équipe de suivi des contacts. Il est par ailleurs essentiel de revenir sur la décision d'arrêter les recrutements d'accompagnateurs de train. Les effectifs doivent être suffisants.

18.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je tiens à remercier le personnel du rail qui garantit, de nouveau, la continuité du service ferroviaire.

Il est important que les entreprises publiques respectent scrupuleusement les mesures. Les travailleurs doivent se sentir bien et en sécurité sur leur lieu de travail. L'employeur a un rôle important à jouer à cet égard. J'entends que la SNCB a tiré des enseignements de la première vague et que davantage de contrôles sont effectués.

L'incident est clos.

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien supplémentaire pour le rail pendant la crise du coronavirus" (55010563C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les chemins de fer recevront une aide supplémentaire de 310,9 millions d'euros pour compenser les pertes causées par la crise du coronavirus.

Pour quelle période cette aide a-t-elle été planifiée? Compensera-t-elle les pertes de 2020 ou également les pertes de 2021? À combien sont estimées les pertes subies par la SNCB et Infrabel? À quelles autres affectations l'argent est-il encore destiné? Le ministre peut-il expliquer l'allocation des fonds? Dans quelle mesure les contrats de gestion seront-ils adaptés en fonction de ce financement supplémentaire?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB et Infrabel ont introduit des dossiers afin

tegelijk de dienstverlening aan de bevolking te verzekeren. Telewerk wordt zo veel mogelijk ingevoerd en social-distancingmaatregelen worden nageleefd. Waar geen social distancing mogelijk is, worden beschermingsmaatregelen genomen, overeenkomstig de uitzonderingsregels die voor dergelijke situaties gelden. De medewerkers worden voortdurend op de hoogte gehouden via de interne berichtgeving, hun de hiërarchie of de vakbonden.

18.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ondanks wat de minister zegt, horen wij dat het personeel toch expliciet gevraagd wordt om reizigers te controleren. Ook heeft IDEWE onvoldoende mensen en middelen ter beschikking. Ik hoop dat er extra mensen kunnen worden ingezet voor de contactopsporing. Het is belangrijk dat de aanwervingsstop voor treinbegeleiders wordt teruggedraaid en dat er in voldoende personeel wordt voorzien.

18.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik dank het treinpersoneel omdat zij er opnieuw voor zorgen dat het treinaanbod verzekerd blijft.

Het is belangrijk dat overheidsbedrijven de maatregelen goed naleven. Werknemers moeten zich goed en veilig voelen op hun werk. De werkgever speelt daarin een belangrijke rol. Ik hoor dat de NMBS lessen heeft getrokken uit de eerste golf en dat er meer controle wordt uitgeoefend.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra coronasteun voor het spoor" (55010563C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het spoor krijgt 310,9 miljoen euro aan extra steun ter compensatie van het verlies door de coronacrisis.

Voor welke periode is die steun gepland? Gaat het over verliezen in 2020 of ook over verliezen in 2021? Hoe groot wordt het verlies geschat bij zowel de NMBS als Infrabel? Voor welke andere bestemmingen is het geld nog bedoeld? Kan de minister de aanwending van de middelen toelichten? In welke mate worden de beheerscontracten aangepast aan deze bijkomende financiering?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS en Infrabel hebben dossiers ingediend om

d'obtenir une compensation pour les pertes subies. Pour l'année 2020, ces pertes sont estimées à 264 millions d'euros pour la SNCB et à 46,9 millions d'euros pour Infrabel.

L'État fédéral a résolu de compenser la SNCB pour les montants calculés sur la base des prévisions du mois d'août. Même après cette compensation, la SNCB restera dans le rouge: seules les pertes relatives aux anciennes activités seront compensées, et non celles sur la partie variable. Les pertes résultant de la deuxième vague ne seront pas non plus prises en compte; une évaluation sera effectuée au plus tard en avril 2021. Une perte supplémentaire de recettes découlant de la diminution du trafic vient s'y ajouter, de même que 13,1 millions d'euros de coûts liés au coronavirus (nettoyage et désinfection des gares et des trains, achat de gel hydroalcoolique et de masques, etc.).

Les dernières prévisions d'Infrabel datent du 27 octobre et estiment l'impact de la crise du coronavirus à 48,2 millions d'euros. Le poste le plus important est la perte de 76 millions d'euros en redevances d'infrastructure. La perte du droit fixe perçu par la SNCB serait compensée par un transfert de 28 millions d'euros. À cela s'ajoutent les coûts consentis pour la protection du personnel. Rappelons qu'il s'agit bien là de chiffres provisoires.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): L'autorité publique ne compense donc pas toutes les pertes. En fin de compte, cette facture devra pourtant bien être payée par quelqu'un. Si le gouvernement n'intervient pas, la facture aboutira chez le voyageur ou viendra grossir la dette de la SNCB.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application du règlement CE 261/2004 pour le remboursement des vols annulés" (55009734C)
- Kathleen Verhelst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remboursement des vols annulés" (55009992C)

20.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): En raison de la crise sanitaire, de nombreuses compagnies aériennes doivent annuler leurs vols. Les règles en cas d'annulation sont très claires dans la législation européenne: le consommateur a droit à un vol de remplacement sans surcoût ou au remboursement du billet. Toutefois, certaines compagnies aériennes ne respectent pas ces règles.

hun verliezen te laten compenseren. Voor het jaar 2020 worden die geraamd op 264 miljoen euro voor de NMBS en 46,9 miljoen euro voor Infrabel.

De federale Staat heeft beslist de NMBS te compenseren voor de bedragen die werden berekend op basis van de prognoses van augustus. De NMBS zal ook na die compensatie met verlies blijven zitten. Alleen verliezen in verband met oude activiteiten worden immers gecompenseerd, niet de verliezen op het variabel deel. Ook worden de verliezen als gevolg van de tweede golf nog niet meegerekend. Ten laatste in april volgend jaar volgt er een evaluatie. Er is een extra verlies aan inkomsten doordat er minder trafiek was, daarnaast was er 13,1 miljoen euro aan kosten door corona, zoals de schoonmaak en desinfectie van stations en treinen en de aankoop van handgels en mondkmaskers.

De laatste prognose van Infrabel dateert van 27 oktober en raamt de impact van de coronacrisis op 48,2 miljoen euro. Het belangrijkste is het verlies van de infrastructuurheffing van 76 miljoen euro. Het verlies van de NMBS-heffing zou worden gecompenseerd door een overdracht van 28 miljoen euro. Daarnaast zijn er ook de kosten voor de bescherming van het personeel. Zoals gezegd gaat het over voorlopige cijfers.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): De overheid compenseert dus niet alle verliezen. Uiteindelijk zal die rekening toch door iemand moeten worden betaald. Als de regering niet bijpast, dan zal de rekening bij de reiziger terechtkomen of bij de schuldenlast van de NMBS.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toepassing van verordening EEG 261/2004 voor de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55009734C)
- Kathleen Verhelst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55009992C)

20.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Door de coronacrisis moesten heel wat luchtvaartmaatschappijen hun vluchten annuleren. De regels voor een annulatie zijn heel duidelijk in de Europese wetgeving: de consument heeft recht op een alternatieve vlucht zonder bijbetaling of op terugbetaling van het ticket. Sommige luchtvaartmaatschappijen komen die regels echter niet na.

Combien de plaintes ont déjà été introduites à ce sujet? Contrairement à son prédécesseur, le ministre va-t-il agir et prendre des mesures concrètes pour aider les consommateurs à faire valoir leurs droits? Quelles actions entreprendra-t-on à l'encontre des compagnies aériennes qui font fi des règles? Le ministre en a-t-il déjà discuté avec ses homologues européens?

20.02 Kathleen Verhelst (Open Vld): Pratiquement toutes les compagnies aériennes ont dû annuler des billets d'avion en raison de la crise du coronavirus. Selon la législation européenne, les billets des vols annulés doivent être intégralement remboursés, et le consommateur a le droit de refuser un voucher en guise de remboursement. Sur le terrain, la situation semble pourtant bien différente et les consommateurs doivent parfois attendre une éternité avant d'obtenir un règlement satisfaisant.

Le ministre est-il informé de cette problématique? Vers qui les consommateurs peuvent-ils se tourner?

20.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les dispositions européennes en question n'ont pas été édictées dans le cadre de cette pandémie. Le règlement européen ne confère pas non plus le pouvoir de contraindre les compagnies aériennes à rembourser les passagers. Il vise davantage à parvenir à un règlement à l'amiable.

Nos services ont traité 2 707 dossiers dans ce cadre entre le 15 mars et le 14 octobre.

Le délai de traitement varie selon le gestionnaire et la complexité du dossier. Le délai de réponse peut exceptionnellement atteindre un mois et demi. Le délai maximum fixé par la Commission européenne est de six mois. La cellule droits des passagers reste en mesure de boucler les dossiers dans les délais prévus. Son effectif est suffisant pour affronter une charge de travail normale, en dehors de la crise sanitaire. Elle doit toutefois actuellement faire face à une période de pointe.

La cellule a adressé diverses communications aux différentes compagnies aériennes opérant à partir de la Belgique. Les compagnies qui n'ont pas répondu ou qui ont encore fait l'objet de plaintes ultérieures ont été contactées individuellement. Ces courriers ont été utiles car les compagnies aériennes n'imposent en effet plus un bon à valoir à la place d'un remboursement. Nos services pressent à présent les compagnies aériennes d'accélérer les remboursements. Nous sommes en

Hoeveel klachten werden hierover al ontvangen? Zal de minister, in tegenstelling tot zijn voorganger, wel in actie schieten en concrete stappen zetten om de consumenten te helpen om hun rechten te doen gelden? Wat zal men ondernemen tegen de luchtvaartmaatschappijen die de regels aan hun laars lappen? Heeft de minister dit al besproken met zijn Europese collega's?

20.02 Kathleen Verhelst (Open Vld): Bijna alle vliegtuigmaatschappijen moesten door de coronacrisis vliegtuigtickets annuleren. Volgens de Europese wetgeving moesten tickets van geannuleerde vluchten volledig worden terugbetaald. Een voucher ter vergoeding mag worden geweigerd. Toch blijkt dit in de praktijk verre van evident en moeten consumenten soms zeer lang wachten op een bevredigende regeling.

Kent de minister de problematiek? Bij wie kunnen de consumenten terecht?

20.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De Europese bepalingen in kwestie werden niet uitgevaardigd in de context van deze pandemie. De Europese verordening geeft ook geen bevoegdheid om luchtvaartmaatschappijen te dwingen tot het terugbetalen van passagiers. Het doel is eerder om een minnelijke schikking te treffen.

Onze diensten hebben tussen 15 maart en 14 oktober 2.707 dossiers over dit onderwerp behandeld.

De behandelingstermijn varieert volgens wie het dossier kan behandelen en de complexiteit ervan. Uitzonderlijk kan de antwoordtermijn oplopen tot anderhalve maand. De Europese Commissie bepaalt een maximale termijn van zes maanden. De cel Passagiersrechten is nog steeds in staat om de dossiers binnen de vooropgestelde termijn af te sluiten. De personeelsbezetting daar volstaat voor een normale werklast, buiten de coronacrisis. Momenteel is er wel een piekbelasting.

De cel heeft verschillende mededelingen gestuurd naar alle luchtvaartmaatschappijen die opereren vanuit België. Maatschappijen waarvan wij geen antwoord hebben ontvangen of waarover nadien nog klachten binnenliepen, werden individueel gecontacteerd. De brieven waren nuttig, want de luchtvaartmaatschappijen leggen immers geen voucher meer op in de plaats van een terugbetaling. Onze diensten sporen de luchtvaartmaatschappijen nu aan tot een snellere terugbetaling. Daarbij is er

concertation permanente à ce sujet avec d'autres États membres, sous la coordination de la Commission européenne. Aucun accord n'a encore été atteint à propos d'une modification structurelle ou du remplacement du règlement européen.

Cette modification pourrait résoudre divers problèmes liés aux droits des passagers mais les travaux à ce sujet sont temporairement en suspens. La Commission a également recommandé de prendre en considération le *goodwill* et la situation financière des compagnies. Je continuerai de veiller à la protection des droits des citoyens en tenant compte des problèmes du secteur aérien.

20.04 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Nous comprenons les difficultés que connaissent les compagnies aériennes mais les droits des consommateurs doivent demeurer garantis. Les consommateurs peuvent pour ce faire se baser la législation qui existait déjà avant la pandémie. Le chiffre de 2 707 dossiers traités est très élevé. Il est toutefois étrange que les services du ministre n'aient plus reçu aucune plainte depuis qu'ils ont pris contact avec les compagnies aériennes parce que de mon côté, j'en reçois encore énormément. La vigilance reste donc de mise.

20.05 Kathleen Verhelst (Open Vld): Le ministre peut-il également indiquer avec quelles compagnies toutes les zones d'ombre ont été levées, et avec lesquelles des concertations sont encore en cours? Qu'advient-il si les compagnies se montrent intraitables?

Nous devons veiller à ce qu'un maximum de consommateurs puissent obtenir un remboursement ou une autre compensation.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55009738C)
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La chaleur dans les trains desservant la Campine" (55009793C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures canicule à la SNCB" (55009835C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À l'issue d'une enquête du SPF ETCS, le 6 octobre 2020, la SNCB a reçu un avertissement écrit pour non-respect du code du bien-être au travail. Les infractions ont principalement trait à un

ook continu overleg met andere EU-lidstaten, onder coördinatie van de Europese Commissie. Er is nog geen akkoord om de Europese verordening structureel te wijzigen of te vervangen.

Een dergelijke wijziging zou verschillende problemen met betrekking tot de passagiersrechten kunnen oplossen, maar die werkzaamheden staan tijdelijk on hold. De Commissie heeft ook aanbevolen om rekening te houden met de goodwill en de financiële situatie van de maatschappijen. Ik zal blijven waken over de bescherming van de rechten van de burgers, rekening houdend met de problemen in de luchtvaart.

20.04 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): We hebben begrip voor de moeilijkheden van de luchtvaartmaatschappijen, maar de consumentenrechten moeten gevrijwaard blijven. De consumenten kunnen daarbij terugvallen op wetgeving die al bestaat van voor de pandemie. Het cijfer van 2.707 behandelde dossiers is een heel groot aantal. Vreemd is wel dat de diensten van de minister geen klachten meer binnenkregen sinds zij de luchtvaartmaatschappijen hebben gecontacteerd, want zelf ontvang ik wel nog altijd veel klachten. Waakzaamheid blijft dus geboden.

20.05 Kathleen Verhelst (Open Vld): Kan de minister ook vermelden met welke maatschappijen alles is uitgeklaard en met wie nog verder wordt overlegd? En wat als maatschappijen toch geen soepelheid betrachten?

Er moet worden op toegezien dat zoveel mogelijk consumenten een terugbetaling of een andere compensatie kunnen krijgen.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55009738C)
- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hitte op de treinen in de Kempen" (55009793C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hittemaatregelen bij de NMBS" (55009835C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op 6 oktober 2020 heeft de NMBS een schriftelijke waarschuwing gekregen na een onderzoek van de FOD WASO wegens het niet respecteren van de welzijnscode. De inbreuken hebben vooral met

environnement de travail surchauffé.

Est-il exact que le SPF ETCS peut interdire la circulation de voitures de la SNCB? Quel est le pourcentage de la flotte de la SNCB ne disposant pas encore de la climatisation? Quelles sont les cinq étapes du plan canicule? L'été dernier, les mesures se sont avérées insuffisantes. Quelles seront les dispositions prises par le ministre pour éviter la répétition de ce scénario?

21.02 Frank Troosters (VB): Le SPF ETCS a adressé un avertissement écrit à la SNCB car il juge que son personnel travaille sans être suffisamment protégé dans des trains souvent surchauffés.

Quels sont les éléments du plan canicule actuel de la SNCB? Quelles ont été les dispositions jugées insuffisantes par le service d'inspection? Quelles seront les initiatives prises par la SNCB pour remédier aux problèmes?

21.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Normalement, 66 % des voyageurs empruntent des trains équipés d'un système de conditionnement d'air. En juillet 2010, la forte canicule a entraîné des problèmes d'infrastructure et de matériel. Le plan canicule doit être activé deux jours à l'avance pour garantir une bonne communication avec les voyageurs et permettre à Infrabel de disposer du temps nécessaire pour adapter le système de transport. D'une part, certains trains sans climatisation sont supprimés et les clients sont invités à prendre un train climatisé s'il y en a. D'autre part, le matériel est affecté de telle manière qu'un maximum de voyageurs puissent bénéficier d'un train équipé du conditionnement d'air. Les installations de climatisation font l'objet de tests et d'entretiens supplémentaires avant l'été.

La SNCB est consciente des conséquences de la canicule pour son personnel. Cette question doit être traitée au sein du comité d'entreprise pour la prévention et la protection au travail. La SNCB réagira au rapport d'inspection par les canaux habituels.

21.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je n'ai pas obtenu de réponses à plusieurs questions. Il s'agit souvent d'un problème de personnel. Un travailleur exposé à un environnement surchauffé doit pouvoir souffler de temps en temps. Le personnel doit, par ailleurs, être protégé contre la chaleur, très certainement lorsqu'il est obligé, de surcroît, de porter un masque. J'espère qu'un plan concret sera élaboré, car je ne vois provisoirement rien de semblable.

overdreven hitte te maken.

Klopt het dat de FOD WASO NMBS-rijtuigen kan verbieden om te rijden? Welk percentage van de NMBS-vloot beschikt nog niet over airco? Wat zijn de vijf fasen van het hitteplan? De maatregelen waren vorige zomer onvoldoende. Wat zal de minister doen opdat dit niet weer gebeurt?

21.02 Frank Troosters (VB): De FOD WASO heeft de NMBS een schriftelijke waarschuwing gegeven omdat haar personeel onvoldoende beschermd werkt in vaak oververhitte treinen.

Uit welke elementen bestaat het huidige hitteplan van de NMBS? Welke concrete elementen voldeden volgens de inspectiedienst niet? Wat zal de NMBS doen om de pijnpunten weg te werken?

21.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Normaal rijdt 66 % van de reizigers in een trein met airco. In juli 2010 zorgde de extreme hitte voor problemen met de infrastructuur en het materieel. Het hitteplan moet twee dagen van tevoren worden geactiveerd om een goede communicatie met de reizigers te garanderen en om Infrabel de tijd te geven om het vervoerssysteem aan te passen. Enerzijds worden er treinen zonder airco geschrapt en aan klanten wordt gevraagd een trein met airco te nemen, als die voorhanden is. Anderzijds wordt het materieel zo ingezet dat zoveel mogelijk reizigers in een trein met airco terechtkomen. Voor de zomer worden de airco-installaties extra getest en onderhouden.

De NMBS is zich bewust van de gevolgen van hittegolven voor haar personeel. Het is een kwestie die ze in het bedrijfscomité voor preventie en bescherming op het werk moet behandelen. De NMBS zal via de gebruikelijke kanalen op het inspectieverslag reageren.

21.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik heb op een aantal vragen geen antwoord gekregen. Dikwijls is het een personeelsprobleem. Iemand die in de hitte werkt, moet af en toe kunnen uitblazen. Verder moet het personeel tegen de hitte worden beschermd, zeker als er ook mondkapen moeten worden gedragen. Ik hoop dat er een concreet plan komt, want voorlopig zie ik daar niet veel van.

21.05 Frank Troosters (VB): La réponse ne me satisfait pas non plus entièrement, mais l'élément positif est que la SNCB ne nie pas le problème. L'été n'est pas pour demain et on a donc largement le temps d'élaborer un plan canicule digne de ce nom d'ici à l'été prochain.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation temporaire des abonnements de la SNCB" (55009739C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La flexibilité des abonnements de la SNCB" (55010179C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abonnements de train pendant le confinement" (55010574C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): À la suite de la pandémie du coronavirus, les étudiants et les travailleurs n'ont plus pu utiliser leurs abonnements de transport.

Le ministre incitera-t-il la SNCB à accorder une suspension de l'abonnement durant un certain temps? Selon quelles modalités? Les coûts ont-ils été estimés? Comment le ministre envisage-t-il l'octroi de compensations aux voyageurs?

22.02 Frank Troosters (VB): De Lijn a récemment introduit la possibilité de suspendre un abonnement annuel pendant vingt jours au maximum, avec remboursement du montant correspondant.

Une mesure similaire sera-t-elle prise en faveur des abonnés du rail? Dans l'affirmative, le ministre peut-il apporter des précisions? Quel budget sera-t-il alloué à cette mesure? D'autres initiatives en faveur d'une flexibilité accrue sont-elles dans les cartons?

22.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les étudiants sont gravement affectés par la pandémie: ils ne peuvent plus fréquenter leur établissement scolaire, mais leur coûteux abonnement aux transports en commun se poursuit, alors même qu'ils ne peuvent plus exercer de job d'étudiant.

La SNCB peut-elle prévoir la possibilité de suspendre les abonnements? Cette possibilité sera-t-elle reprise dans le prochain contrat de gestion?

22.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB me confirme que les voyageurs peuvent toujours recourir aux régimes de compensation

21.05 Frank Troosters (VB): Ik ben ook niet helemaal tevreden met het antwoord, maar positief is wel dat de NMBS het probleem erkent. De zomer is nog niet voor meteen, dus er is tijd genoeg om tegen volgende zomer een degelijk hitteplan uit te werken.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke verlenging van de abonnements van de NMBS" (55009739C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De flexibilité van de NMBS-abonnements" (55010179C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinabonnements tijdens de lockdown" (55010574C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Als gevolg van de coronapandemie konden schoolgaande kinderen en werknemers hun vervoersabonnements niet meer gebruiken.

Zal de minister bij de NMBS aansturen op de mogelijkheid om een abonnement een tijdje on hold te zetten? Via welke modaliteiten? Is er een raming van de kosten? Hoe ziet de minister compensaties voor de reizigers?

22.02 Frank Troosters (VB): De Lijn voerde onlangs de mogelijkheid in om een jaarabonnement tot twintig dagen te pauzeren, met terugstorting van het overeenstemmende bedrag.

Volgt er een soortgelijke actie voor de spoorabonnees en kan de minister deze nader toelichten? Welk budget wordt ervoor uitgetrokken? Komt er in voorkomend geval een ander initiatief voor meer flexibilité?

22.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Studenten worden zwaar getroffen door de pandemie: ze kunnen niet naar school, maar hun dure vervoersabonnement blijft wel lopen en ze kunnen ook geen studentenjob meer uitoefenen.

Kan de NMBS in de mogelijkheid voorzien om abonnements te pauzeren? Zal die mogelijkheid in de volgende beheersovereenkomst worden opgenomen?

22.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS bevestigt mij dat haar reizigers steeds kunnen gebruikmaken van de bestaande

existants, lesquels sont, par ailleurs, également appliqués par les trois autres sociétés de transport public. Les différents niveaux de pouvoir ont pris des mesures en matière de mobilité et le gouvernement fédéral a opté pour l'octroi gratuit de douze tickets de train.

L'option pause mentionnée est un projet pilote temporaire développé par De Lijn, dans lequel une pause n'est pas possible durant le week-end ou les vacances scolaires et n'est pas possible non plus pour les voyageurs détenteurs d'un abonnement combiné SNCB-De Lijn qui bénéficient déjà d'une réduction.

À ma demande, la SNCB étudie une formule d'abonnement compatible avec le développement grandissant du télétravail.

22.05 Tomas Roggeman (N-VA): Le régime de compensation en vigueur à la SNCB ne s'applique qu'aux trains supprimés ainsi qu'à ceux qui accusent des retards très conséquents. Il n'est donc d'aucune aide pour les passagers en situation de confinement. Je regrette que le ministre se montre fermé à d'autres mesures de compensation.

22.06 Frank Troosters (VB): Je suis moi aussi demandeur d'un régime de compensation adapté.

22.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Cette réponse me déçoit.

L'incident est clos.

23 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation temporaire des frais d'utilisation des sillons" (55009740C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Le fret ferroviaire souffre également des conséquences de la crise du coronavirus. Certains pays tentent d'atténuer ces effets en réduisant de moitié le coût du sillon durant une plus longue période ou en supprimant même cette tarification pour toute l'année 2020. Les autorités européennes ont également veillé à mettre en place la réglementation nécessaire à cet effet.*

Quelles sont les répercussions financières de la COVID-19 sur ce secteur jusqu'à présent? Le ministre a-t-il déjà eu des contacts avec le secteur au sujet d'éventuelles mesures à prendre? Est-il en faveur d'une suppression ou d'une réduction du coût du sillon? Quel serait le coût d'une telle mesure? Pendant combien de temps s'appliquerait-elle? Notre pays va-t-il également l'intégrer dans un

compensatieregelingen, die overigens ook door de drie andere openbaarvervoermaatschappijen worden toegepast. De verschillende beleidsniveaus namen maatregelen op het vlak van mobiliteit en de federale regering opteerde voor de toekenning van twaalf gratis treinbiljetten.

De genoemde pauzemogelijkheid is een tijdelijk proefproject van De Lijn, waarbij een pauze niet mogelijk is in het weekend of de schoolvakanties en ook niet voor reizigers met een gecombineerd abonnement NMBS-De Lijn, die zo al een korting genieten.

De NMBS onderzoekt op mijn vraag een abonnementsformule die inspeelt op het groeiende belang van telewerk.

22.05 Tomas Roggeman (N-VA): De bestaande compensatieregeling bij de NMBS geldt enkel bij afgeschafte treinen en treinen met zeer veel vertraging. Daar hebben reizigers in de omstandigheden van de lockdown niets aan. Ik betreur dat de minister niet open staat voor andere compenserende maatregelen.

22.06 Frank Troosters (VB): Ook ik ben vragende partij voor een betere regeling.

22.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit antwoord ontgoochelt me.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke aanpassing van de rijpadkosten" (55009740C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Ook het vrachtverkeer via het spoor heeft te lijden onder de impact van COVID-19. Sommige landen proberen de impact te temperen door de rijpadkosten voor een langere periode te halveren of door deze vergoedingen zelfs voor heel 2020 te laten vallen. De Europese instanties hebben hiertoe ook voor de nodige regelgeving gezorgd.*

Wat is de financiële impact tot nu toe van COVID-19 op deze sector? Heeft de minister reeds contact gehad met de sector over mogelijke maatregelen? Is hij voorstander van een kwijtschelding of een verlaging van rijpadkosten? Wat zou dit kosten? Hoelang zou deze maatregel gelden? Zal ons land de maatregel ook implementeren in een masterplan? Indien niet, hoe zal de minister

master plan? Dans la négative, comment le ministre évitera-t-il d'affaiblir la position concurrentielle de nos ports?

vermijden dat de concurrentiepositie van onze havens verzwakt?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Conformément à ce qui est prévu dans l'accord de gouvernement, je désire élaborer un plan d'action concret avec l'ensemble des acteurs en vue de réorienter le transport de marchandises par chemin de fer. Ce plan comprendra des investissements en matière d'infrastructures et sera axé sur la promotion de l'innovation et de la numérisation dans le secteur. Le système actuel d'aide pour les trafics diffus et le transport combiné devra également être évalué et il conviendra de formuler des propositions en vue d'en améliorer l'efficacité à l'avenir.

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik wil, conform het regeerakkoord, in nauw overleg met alle spelers een concreet actieplan opstellen om het goederenvervoer per spoor te heroriënteren. Het plan zal investeringsmaatregelen inzake infrastructuur omvatten en gericht zijn op het bevorderen van innovatie en digitalisering van de sector. Het huidige systeem van steun voor het verspreid en gecombineerd vervoer zal ook moeten worden geëvalueerd en er moeten voorstellen komen om de efficiëntie ervan in de toekomst te verbeteren.

Nous mettons la dernière main à un plan visant à instaurer un système d'aides financières pour le secteur en vue de l'encourager à investir dans un système de freinage réduisant les nuisances sonores du transport ferroviaire. Ce projet devrait être soumis au Parlement avant la fin 2020.

Een plan voor het opzetten van een financiële steunregeling voor de sector, zodat deze wordt aangemoedigd om te investeren in een remsysteem om de geluidsoverlast van het spoorwegvervoer te verminderen, is bijna klaar. Dit ontwerp moet voor eind 2020 aan het Parlement worden voorgelegd.

Pour parer à l'urgence de la situation financière découlant de la crise sanitaire, j'ai obtenu dès mon entrée en fonctions que soit appliqué le principe de la compensation des pertes d'Infrabel. Cette décision permet de ne pas facturer aux opérateurs ferroviaires les frais d'annulation des sillons ni les frais administratifs jusqu'à la fin du mois de septembre 2020. Elle représente une somme de 3,3 millions d'euros pour le transport de marchandises.

Om de urgentie van de gezondheidscrisis te verzachten, heb ik vanaf mijn aantreden het principe van de compensatie van de verliezen van Infrabel verkregen. Daardoor is het mogelijk om de annulering van de treinpadden en de administratieve kosten tot eind september 2020 niet te factureren aan de spoorwegoperators. Dit heeft een impact van 3,3 miljoen euro op het goederenvervoer.

Mon administration étudie la faisabilité sur le plan juridique d'une réduction substantielle des redevances pour l'année 2020. Des contacts ont été pris avec Infrabel à propos des coûts et de la faisabilité technique.

Mijn administratie onderzoekt de juridische haalbaarheid van de mogelijkheid om het bedrag van de vergoedingen voor het jaar 2020 drastisch te verlagen. Er werd contact opgenomen met Infrabel over de kosten en de technische haalbaarheid.

Le temps est extrêmement compté. Le règlement européen autorisant une baisse de la redevance pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire pour l'année 2020 est entré en vigueur le 13 octobre. D'autre part, en décembre, la Belgique doit basculer vers un nouveau système de calcul de la redevance.

De timing is extreem krap. De Europese verordening, die de verlaging van de heffing voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur voor het jaar 2020 mogelijk maakt, ging in op 13 oktober. Anderzijds moet België in december overschakelen op een nieuw systeem voor de berekening van de heffing.

De nombreux projets sont sur la table. Il faudra procéder à des choix et fixer des priorités. En principe, dans le contexte de la crise sanitaire actuelle, je suis favorable à une aide spécifique au secteur ferroviaire, mais je ne souhaite pas encore me prononcer sur la meilleure façon de l'organiser.

Er liggen veel projecten op tafel. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Ik ben in principe een voorstander van specifieke steun voor de spoorwegsector in de context van de gezondheidscrisis, maar ik spreek mij nog niet uit over de beste manier om dat te doen.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis de

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij dat de

l'engagement affiché par le ministre en faveur du transport des marchandises, lequel représente un secteur majeur de notre économie.

L'aide au transport diffus et combiné a déjà été souvent revue et évaluée. Elle est généralement revue à la baisse. J'attends avec grand intérêt de voir comment le ministre gèrera ce dossier.

Comme le ministre, j'espère que les aspects juridiques des compensations pour le préjudice subi en 2020 pourront encore être réglés cette année. Notre groupe facilitera en tout cas l'adoption de ces dispositions par le Parlement.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des gares plus intelligentes" (55009750C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat-cadre liant SUMI et la SNCB afin de rendre les gares plus intelligentes" (55009771C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre la SNCB et Sumi - Smart & Connected Buildings" (55009836C)

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Au cours des six prochaines années, la SNCB va collaborer avec l'entreprise flamande SUMI pour rendre 550 gares plus "intelligentes".*

Que devons-nous entendre par là? Quelles seront les adaptations mises en œuvre, et dans quelles gares? Toutes les gares sont-elles concernées? Quels sont les critères présidant au choix des gares à adapter en premier? Le nombre de voyageurs qui y prennent le train n'est-il pas le meilleur critère? Quel est le calendrier par gare? Le ministre compte-t-il également investir dans les gares où presque aucun voyageur n'embarque? Combien coûteront les interventions, par gare?

24.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): *La SNCB a conclu un contrat-cadre avec l'entreprise SUMI en vue de l'automatisation et de la connexion de 550 gares et parkings. La SNCB travaille déjà depuis 2009 avec cette entreprise pour des rénovations de gares et de cabines de signalisation.*

Qu'entend-on précisément par gares "plus intelligentes" et en quoi cette mesure aura-t-elle une influence positive sur l'expérience de voyage du client? Quelles gares ont-elles déjà été prises en main par SUMI? Comment la SNCB évalue-t-elle

le ministre zich zeer geëngageerd opstelt tegenover het goederenvervoer. Het is een belangrijke sector voor onze economie.

De steun aan het gespreid en gecombineerd vervoer is al vaak herwerkt en geëvalueerd. Het komt er meestal op neer dat de steun wordt verlaagd. Ik ben heel benieuwd hoe de minister dat gaat aanpakken.

Ik hoop, samen met de minister, dat de compensatie voor de geleden schade in het jaar 2020 dit jaar nog juridisch in orde kan worden gebracht. Wij zullen de parlementaire goedkeuring alvast vlot laten verlopen.

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Slimmere stations" (55009750C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De raamovereenkomst tussen SUMI en de NMBS om stations slimmer te maken" (55009771C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen de NMBS en Sumi - Smart & Connected Buildings" (55009836C)

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De NMBS zal de komende zes jaar samenwerken met het Vlaamse bedrijf SUMI om 550 stations 'slimmer' te maken.*

Wat moeten we onder 'slimmer' verstaan? Welke aanpassing zal aan welk station gebeuren? Zal elk station worden aangepakt? Hoe wordt bepaald welk station eerst aan de beurt komt? Zijn de opstapcijfers niet het beste criterium? Wat is de timing per station? Wil de minister ook investeren in stations waar amper reizigers opstappen? Hoeveel zullen de ingrepen per station kosten?

24.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): *De NMBS heeft een raamovereenkomst gesloten met het bedrijf SUMI voor het automatiseren en connecteren van 550 stations en parkings. De NMBS werkt al van in 2009 met dit bedrijf samen voor stations- en seinhuisrenovaties.*

Wat is 'slimmer' precies en hoe zal dit de reiservaring van de klant positief beïnvloeden? Welke stations werden al onder handen genomen door SUMI? Hoe evalueert de NMBS die? Zullen alle stopplaatsen worden aangepast? Wat is het

ces travaux? Tous les points d'arrêt feront-ils l'objet de ces travaux d'adaptation? Quel est le budget?

24.03 Frank Troosters (VB): La SNCB est responsable de la gestion et de l'entretien de tous les sites de ses gares, installations électroniques comprises. Pour connecter toutes les techniques électriques à une plate-forme de gestion unique, très performante techniquement, la SNCB a signé un contrat de six ans avec Sumi Smart & Connected Buildings de Courtrai.

Quel est l'impact budgétaire de ce contrat? Quels objectifs concrets ont-ils été fixés? La SNCB entend-elle procéder à des évaluations intermédiaires? Quels mécanismes de sanction contractuels figurent-ils dans le contrat?

24.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): C'est la presse qui a utilisé le mot "plus intelligent". Le contrat aura surtout des retombées dans le domaine de l'automatisation et de la gestion centrale même s'il aura également des effets bénéfiques sur le confort des voyageurs.

La SNCB travaille depuis plusieurs années déjà à la fourniture et au développement de matériel et de logiciels pour l'automatisation des installations techniques dans ses gares. Il s'agit de panneaux électriques, d'ascenseurs, d'escaliers roulants, de portes coulissantes, de composants d'installations de pompage, d'installations de climatisation et de sécurité incendie.

Jusqu'à présent, les sites ont été partiellement automatisés séparément, avec à chaque fois des adjudications individuelles. SUMI a cette fois pour mission d'automatiser toutes les installations électriques de tous les sites et de les connecter à une plate-forme de gestion *smart building*.

La SNCB fixe de la sorte des objectifs ambitieux en matière de *facility management*, tels que des économies d'énergie, des économies dans le domaine de la maintenance, des déplacements plus efficaces du personnel, des mesures uniformes et un enregistrement à distance. Des améliorations seront, en outre, apportées à l'information en temps réel des voyageurs.

Les premiers projets à démarrer seront ceux sur lesquels la SNCB travaille déjà actuellement. Pour les projets suivants, le nombre de passagers à l'embarquement constituera un critère important. La SNCB et ses partenaires préparent un planning détaillé.

24.05 Tomas Roggeman (N-VA): Le projet est

24.03 Frank Troosters (VB): De NMBS is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van al haar stationsites, uiteraard ook alle elektronica. Om alle elektrische technieken te verbinden met één technisch hoogstaand beheerplatform sloot de NMBS een zesjarige overeenkomst af met Sumi Smart & Connected Buildings uit Kortrijk.

Wat is de budgettaire impact van deze overeenkomst? Welke concrete doelstellingen werden overeengekomen? Zal de NMBS tussentijdse evaluaties houden? Welke contractuele sanctiemechanismen staan in het contract?

24.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het is de pers die het woord 'slimmer' heeft gebruikt. Het contract zal vooral impact hebben op het vlak van automatisering en centraal beheer, al zal ook het reizigerscomfort er wel bij varen.

De NMBS werkt al meerdere jaren aan de levering en ontwikkeling van hardware en software voor de automatisering van de technische installaties in haar stationsgebouwen. Het gaat om elektrische borden, liften, roltrappen, schuifdeuren, componenten van pompinstallaties, airco's en brandveiligheidsinstallaties.

Tot nu toe werden de sites apart partieel geautomatiseerd, met telkens aparte aanbestedingen. SUMI krijgt de opdracht om alle elektrische technieken op alle sites te automatiseren en te verbinden met een smart building beheersplatform.

Op deze manier stelt de NMBS ambitieuze objectieven inzake facilitymanagement zoals energiebesparing, onderhoudsbesparing, efficiëntere verplaatsingen van het personeel, uniforme metingen en registratie op afstand. Ook de realtime informatie aan de reiziger zal verbeteren.

De projecten die eerst zullen starten, zijn die waar de NMBS nu al aan het werken is. Voor volgende projecten is het aantal opstappende reizigers een belangrijk criterium. De NMBS en haar partners werken aan een detailplanning.

24.05 Tomas Roggeman (N-VA): Dit is een

intéressant et le partenariat avec une entreprise privée est une bonne chose. J'aurais souhaité de plus amples informations sur le planning et les adaptations par gare. Le cas échéant, je poserai une question écrite à ce sujet.

24.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): C'est prometteur. J'espère que la nouvelle plate-forme permettra de faire en sorte que les escaliers roulants et les ascenseurs fonctionnent dans chaque gare.

24.07 Frank Troosters (VB): Je n'ai pas obtenu de réponse à toutes mes questions, mais j'en recevrai peut-être une à ma question écrite.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'imprécision concernant les missions prioritaires de la douane sur les routes" (55009762C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension à la douane du régime d'exception pour les véhicules prioritaires" (55009765C)

25.01 Wouter Raskin (N-VA): *Une modification de la loi sur les véhicules prioritaires s'est avérée source de confusion pour les services douaniers.*

Peuvent-ils encore accomplir leurs missions prioritaires de la même manière qu'avant le 1^{er} octobre 2020? Le SPF Mobilité étudie-t-il la possibilité d'étendre le régime général d'exception aux conducteurs des douanes en cas de mission prioritaire? Le critère de danger grave et imminent sera-t-il maintenu? Quels arguments les autorités douanières pourraient-elles invoquer pour bénéficier du régime d'exception?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les inquiétudes exprimées par les services de douane sont injustifiées. S'il est vrai que la loi ne prévoit pas d'exceptions supplémentaires à leur égard, ils conservent néanmoins les exceptions dont ils bénéficiaient déjà. Le seul changement, en ce qui les concerne, est qu'ils peuvent dorénavant franchir un feu rouge à vitesse modérée.

Mon administration n'a jusqu'à présent reçu aucune demande du SPF Finances visant à modifier le Code de la route en ce qui concerne les missions urgentes des services de douane.

La loi a compliqué les choses sans pour autant

interessant project en het is goed om met een privébedrijf in zee te gaan. Ik had graag meer informatie gekregen over de planning en de aanpassingen per station. Desnoods stel ik een schriftelijke vraag.

24.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het klinkt goed. Ik hoop dat het nieuwe platform ervoor kan zorgen dat de roltrappen en de liften in elk station werken.

24.07 Frank Troosters (VB): Ik heb niet op alle vragen een antwoord gekregen, maar misschien krijg ik die op mijn schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De onduidelijkheid over de prioritaire opdrachten van de douane in het wegverkeer" (55009762C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De uitbreiding van het uitzonderingsregime voor prioritaire voertuigen tot de douane" (55009765C)

25.01 Wouter Raskin (N-VA): *Na een wetswijziging inzake prioritaire voertuigen ontstond er verwarring bij de douanediens ten.*

Kunnen zij hun prioritaire opdrachten nog steeds op dezelfde wijze uitvoeren als voor 1 oktober 2020? Is de FOD Mobilité aan het bekijken of het algemeen uitzonderingsregime bij dringende opdracht zou moeten uitgebreid worden naar de bestuurders van de douane? Zal het criterium daarbij behouden blijven dat het moet gaan om een ernstig en dreigend gevaar? Wat zijn de argumenten waarop de douane zich zou kunnen beroepen om van het uitzonderingsregime te kunnen genieten?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De ongerustheid bij de douanediens ten is onterecht. Er wordt in de wet voor hen niet in extra uitzonderingen voorzien, maar zij behouden de uitzonderingen die zij al hadden. Het enige wat voor hen veranderd is, is dat zij een rood verkeerslicht mogen voorbijrijden met een gematigde snelheid.

Mijn administratie heeft van de FOD Financiën tot nu toe geen vraag ontvangen om het verkeersreglement aan te passen betreffende de dringende opdrachten van de douanediens ten.

De wet heeft de zaken ingewikkelder gemaakt en

accroître la cohérence du code de la route. Nous avons donc encore du pain sur la planche si nous voulons resimplifier les choses tout en offrant une sécurité juridique.

25.03 Wouter Raskin (N-VA): Je ne pense pas que la loi ait compliqué les choses.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55009789C de M. Ben Achour est reportée.

26 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du péage urbain bruxellois sur le navetteur limbourgeois" (55009873C)

26.01 Wouter Raskin (N-VA): À partir de 2022, tous les automobilistes qui entreront sur le territoire de la capitale devront s'acquitter d'une redevance composée d'une partie fixe et variable. Ce péage sera principalement payé par les dizaines de milliers de navetteurs flamands et en particulier par ceux issus des zones plus périphériques de la Flandre, telles que la province du Limbourg. Ils empruntent souvent leur véhicule par nécessité, car les autres modes de transport sont encore plus chronophages et peu compatibles avec une vie familiale.

Le ministre reconnaît-il qu'en dehors du "losange flamand", les solutions de rechange à l'automobile restent trop rares pour se rendre à Bruxelles? À quelle échéance et comment le ministre remédiera-t-il au problème? Quelles seront les mesures transitoires prévues par le ministre pour les intéressés?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous devons davantage investir dans des moyens de transport durables et le train doit en être l'épine dorsale. Pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail entre Hasselt et Bruxelles, 70 % des personnes ont pris le train en 2018.

Nous devons continuer à miser sur des moyens qui permettent de promouvoir ce transfert modal. L'investissement dans des parkings pour vélos plus grands et plus sûrs dans les gares en est un bon exemple. Je vais y travailler.

Environ 60 % des voyageurs se concentrent dans les 26 gares les plus fréquentées. La SNCB souhaite mettre l'accent dans son nouveau plan de transport sur l'introduction de nouvelles liaisons entre les villes et en faire sa ligne de force en ajoutant effectivement des liaisons IC supplémentaires, en poursuivant l'extension de

de la cohérence in het verkeersreglement niet bevorderd. Er is dus nog werk aan de winkel om het weer overzichtelijker te maken en rechtszekerheid te bieden.

25.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik denk niet dat de wet de zaken complexer heeft gemaakt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55009789C van de heer Ben Achour wordt uitgesteld.

26 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de Brusselse stadstol op de Limburgse pendelaar" (55009873C)

26.01 Wouter Raskin (N-VA): Alle wagens die de hoofdstad binnenrijden, zullen vanaf 2022 een heffing moeten betalen met een vast en een variabel gedeelte. Die tol zal vooral worden betaald door de tienduizenden Vlaamse pendelaars, in het bijzonder uit de meer perifere gebieden van Vlaanderen, zoals de provincie Limburg. Zij nemen vaak uit noodzaak de wagen, omdat de alternatieven nog tijdrovender zijn en niet te combineren zijn met een gezinsleven.

Erkent de minister dat er buiten de 'Vlaamse ruit' nog steeds te weinig alternatieven zijn voor de wagen om zich naar Brussel te verplaatsen? Tegen wanneer en hoe wil de minister hieraan tegemoetkomen? In welke overgangsmaatregelen voorziet de minister voor betrokkenen?

26.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wij moeten meer inzetten op duurzame transportmiddelen, met de trein als ruggengraat. Bij het aantal woon-werkbewegingen van Hasselt naar Brussel nam in 2018 al 70 % van de mensen de trein.

Wij moeten verder inzetten op manieren om die modal shift te bevorderen. Inzetten op grotere en beter beveiligde fietsparkings aan de stations is daar een goed voorbeeld van. Ik zal daaraan werken.

Zowat 60 % van de treinreizigers stapt op in de 26 drukst bezochte stations. De NMBS wil als krachtlijn in het nieuwe vervoersplan het inleggen benadrukken van nieuwe verbindingen tussen steden door het effectief inleggen van bijkomende IC-verbindingen, het verder uitbreiden van het voorstadaanbod in Brussel, Gent, Antwerpen, Luik

l'offre suburbaine à Bruxelles, Gand, Anvers, Liège et Charleroi et en prévoyant une extension de l'offre autour des autres villes, tant en termes d'augmentation de la fréquence que d'amplitude.

Jusqu'à présent, je n'ai reçu aucun document ou texte de la Région de Bruxelles-Capitale. Lorsque je le recevrai, je le lirai attentivement et j'organiserai des concertations avec mon homologue bruxellois.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): La réponse du ministre est très générale en ce qui concerne l'engagement en faveur de la mobilité durable et le transfert modal. En soi, je n'y suis pas non plus totalement opposé mais j'aimerais une réponse à mes questions sur les autres solutions, les interventions et les éventuelles mesures transitoires.

Le ministre ambitionne d'organiser de nouvelles liaisons, mais se voit bien évidemment confronté, à cet égard, à des puzzles très complexes tels que la saturation des sillons. La question n'est pas simple, en particulier en provinces du Limbourg et du Luxembourg.

L'incident est clos.

Le président: Les questions n^{os} 55009916C, 55010012C, 55010147, 55010170C et 55010702C de M. Vandenbroucke, 55010218C et 55010649C de M. Parent, 55010586C, 55010683C et 55010684 de M. Van den Bergh, 55010386C, 55010387C, 55010688C et 55010694C de M. De Spiegeleer et 55010029C, 55010155C, 55010178C et 55010554C de M. Troosters sont transformées en questions écrites.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 07.

en Charleroi en een verdere uitbreiding van het aanbod rond de andere steden, zowel qua frequentieverhogingen als amplitude.

Ik heb tot nu toe geen document of tekst gekregen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als ik het ontvang, zal ik het aandachtig lezen en er met mijn evenknie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overleg over starten.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): De minister geeft een erg algemeen antwoord over het inzetten op duurzame mobiliteit en de modal shift. Ik ben daar per definitie ook niet helemaal tegen, maar ik krijg wel geen antwoord op mijn vragen over alternatieven, tegemoetkomingen en mogelijke overgangsmaatregelen.

De minister heeft de ambitie om nieuwe verbindingen te organiseren, maar wordt daarbij natuurlijk geconfronteerd met zeer complexe puzzels als de verzadiging van rijpaden. Zeker in Limburg en Luxemburg is het niet eenvoudig.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: De vragen nrs. 55009916C, 55010012C, 55010147, 55010170C en 55010702C van de heer Vandenbroucke, 55010218C en 55010649C van de heer Parent, 55010586C, 55010683C en 55010684 van de heer Van den Bergh, 55010386C, 55010387C, 55010688C en 55010694C van de heer De Spiegeleer en 55010029C, 55010155C, 55010178C en 55010554C van de heer Troosters worden omgezet in schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.07 uur.