

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

06-07-2021

Après-midi

Dinsdag

06-07-2021

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité: La chaleur et les trains. Questions jointes de	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55018933C)	1
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019124C)	1
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains au temps des canicules" (55019163C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019180C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rames de train sans climatisation" (55019546C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019605C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019682C)	1
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Laurence Zanchetta, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Nicolas Parent, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Marianne Verhaert	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont (BE) et Weert (NL)" (55018089C)	7
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	8
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau Flex Abonnement" (55018108C)	8
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les formules d'abonnement flexibles" (55018126C)	8
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La différenciation tarifaire pour les heures creuses" (55018125C)	8

INHOUD

Actualiteitsdebat: De hitte en de treinen. Samengevoegde vragen van	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55018933C)	1
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019124C)	1
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hittemaatregelen op het spoor" (55019163C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019180C)	1
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinstellen zonder airco" (55019546C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019605C)	1
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019682C)	1
<i>Spreekers:</i> Joris Vandenbroucke, Laurence Zanchetta, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Nicolas Parent, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Marianne Verhaert	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont (BE)-Weert (NL)" (55018089C)	7
<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	8
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe Flex Abonnement" (55018108C)	8
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Flexibele abonnementsformules" (55018126C)	8
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prijsdifferentiatie voor daluren" (55018125C)	8

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des tarifs de la SNCB plus avantageux pendant les heures de pointe" (55019590C)	8	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Goedkopere tarieven tijdens de spitsuren bij de NMBS" (55019590C)	8
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les améliorations sur la ligne Turnhout-Binche" (55018109C)	11	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbeteringen voor de lijn Turnhout-Binche" (55018109C)	11
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Wezemaal" (55018144C)	12	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Wezemaal" (55018144C)	12
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Termonde rendu payant" (55018272C)	13	Vraag van Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking in Dendermonde" (55018272C)	13
<i>Orateurs:</i> Barbara Pas , président du groupe VB, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Barbara Pas , voorzitter van de VB-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mauvais fonctionnement des services de la DIV" (55018282C)	13	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gebrekkige dienstverlening door de DIV" (55018282C)	13
<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 Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'urgence de travaux de consolidation au pont du chemin de fer de Cuesmes" (55018382C)	14	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dringende noodzaak om verstevigingswerken uit te voeren aan de spoorwegbrug in Cuesmes" (55018382C)	14
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures compensatoires à la construction de la LGV 4" (55018424C)	15	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compenserende maatregelen voor de aanleg van de HSL 4" (55018424C)	15
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dangerosité des infrastructures en gare d'Arlon pour les navetteurs" (55018454C)	15	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevaarlijke situatie voor de reizigers op een perron in het station Aarlen" (55018454C)	15
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation de l'ancien passage à niveau à Hachy" (55018456C)	16	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van de voormalige overweg in Hachy" (55018456C)	16
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de notification à l'expiration des permis de conduire" (55018523C)	17	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een meldingssysteem bij het vervallen van rijbewijzen" (55018523C)	17
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renouvellement administratif du permis de conduire" (55018804C)	17	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De administratieve vernieuwing van het rijbewijs" (55018804C)	17
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rappel de la date d'échéance du permis de conduire électronique" (55019194C)	17	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herinnering m.b.t. de vervaldatum van het elektronische rijbewijs" (55019194C)	17
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55018578C)	19	Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55018578C)	19
<i>Orateurs:</i> Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55018705C)	20	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55018705C)	20
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'un Park & Ride en province du Luxembourg" (55018717C)	20	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande park-and-ride in de provincie Luxemburg" (55018717C)	20
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un grave accident du travail sur le chantier ferroviaire entre Ciney et Marloie" (55018760C)	22	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een ernstig werkongeval op de spoorwerf tussen Ciney en Marloie" (55018760C)	22
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et les modalités des redevances sillons et des frais d'annulation et de réservation" (55018823C)	23	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken en modaliteiten van de rijpadvergoedingen en de annulatie- en reserveringskosten" (55018823C)	23
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu sur la ligne ferroviaire 82" (55018824C)	24	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident op spoorlijn 82" (55018824C)	24
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules utilisés sur la liaison électrifiée Mol-Hamont" (55018866C)	24	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rijtuigen op de geëlektrificeerde verbinding Mol-Hamont" (55018866C)	24
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de la ligne électrifiée 19" (55019060C)	24	- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikneming van de geëlektrificeerde lijn 19" (55019060C)	24
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison électrifiée Mol-Hamont" (55019666C)	25	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rijtuigen op de geëlektrificeerde verbinding Mol-Hamont" (55019666C)	25
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Kris Verduyckt, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Kris Verduyckt, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dispositions transitoires relatives au contrat de service public de la SNCB" (55019019C)	26	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overgangsbepalingen inzake het openbare dienstcontract van de NMBS" (55019019C)	26
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de gestion de la SNCB" (55019612C)	27	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheerscontract met de NMBS" (55019612C)	27
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Leslie Leoni à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alcool au volant et le déconfinement chez les jeunes" (55019022C)	28	Vraag van Leslie Leoni aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcomobilisme en de jongeren met het versoepelen van de coronamaatregelen" (55019022C)	28
<i>Orateurs:</i> Leslie Leoni, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Leslie Leoni, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre bpost et la SNCB" (55019029C)	29	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen bpost en de NMBS" (55019029C)	29
<i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avancement de l'étude sur le Rhin de fer" (55019050C)	31	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van het onderzoek naar de IJzeren Rijn" (55019050C)	31
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude sur le Rhin de fer" (55019235C)	31	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe onderzoek in het dossier van de IJzeren Rijn" (55019235C)	31
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude dans le cadre du dossier du Rhin de fer" (55019667C)	31	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe onderzoek in het dossier van de IJzeren Rijn" (55019667C)	31
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Frank Troosters, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Frank Troosters, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-	

premier ministre et ministre de la Mobilité		eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indignation au sein du service de médiation de l'aéroport" (55019052C) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verontwaardiging bij de ombudsdienst voor de luchthaven" (55019052C) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Interpellation et questions jointes de	34	Samengevoegde interpellatie en vragen van	34
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55000152I)	34	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite te Gent" (55000152I)	34
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55019652C)	34	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55019652C)	34
- Evita Willaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal à Gand" (55019664C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Joris Vandenbroucke, Evita Willaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Tomas Roggeman	34	- Evita Willaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gent" (55019664C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Joris Vandenbroucke, Evita Willaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Tomas Roggeman	34
<i>Motions</i>	39	<i>Moties</i>	39
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coopération de la SNCB aux Points Mob" (55019078C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	40	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De medewerking van de NMBS aan Mobipunten" (55019078C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	40
Question de Marco Van Hees à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mort à petit feu de la ligne SNCB n° 108 (La Louvière-Binche)" (55019087C) <i>Orateurs:</i> Marco Van Hees, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	41	Vraag van Marco Van Hees aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stille afbraak van de NMBS-lijn nr. 108 (La Louvière-Binche)" (55019087C) <i>Sprekers:</i> Marco Van Hees, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	41
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La stratégie vélo de la SNCB" (55019133C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	42	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsstrategie van de NMBS" (55019133C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	42
Questions jointes de	44	Samengevoegde vragen van	44
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du Covid-19 sur l'extension du plan de transport" (55019156C)	44	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van COVID-19 op de uitbreiding van het vervoersplan" (55019156C)	44
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation financière accordée à la SNCB en raison de la pandémie de Covid-19" (55019329C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	44	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële compensatie van de COVID-19-pandemie voor de NMBS" (55019329C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	44

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

du

MARDI 06 JUILLET 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 06 JULI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 par Mme Kim Buyst, présidente.

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

01 Débat d'actualité: La chaleur et les trains. Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55018933C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019124C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains au temps des canicules" (55019163C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019180C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rames de train sans climatisation" (55019546C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019605C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019682C)

01.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *L'année dernière, la direction de la SNCB a reçu un avertissement écrit du SPF ETCS à la suite d'un accident de travail survenu à une accompagnatrice de train, chez qui un coup de chaleur a été diagnostiqué en août 2020. Des mesures ont montré que le plan canicule n'était pas conforme*

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

01 Actualiteitsdebat: De hitte en de treinen. Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55018933C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019124C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hittemaatregelen op het spoor" (55019163C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019180C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinstellen zonder airco" (55019546C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019605C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019682C)

01.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Vorig jaar kreeg de NMBS-directie een schriftelijke waarschuwing van de FOD WASO naar aanleiding van een arbeidsongeval met een treinbegeleidster bij wie in augustus 2020 een hittedag werd vastgesteld. Metingen toonden aan dat het hitteplan niet volstaat volgens de normen van de Codex*

aux normes du code du bien-être au travail.

welzijn op het werk.

Quelles mesures structurelles supplémentaires ont-elles été incluses dans le plan canicule depuis cet incident? Quelle proportion des trains est-elle aujourd'hui équipée de la climatisation, et comment cela va-t-il évoluer dans les années à venir? Quelle a été la tendance du nombre de plaintes du personnel et des passagers concernant la chaleur excessive ces dernières années?

Welke bijkomende structurele maatregelen werden opgenomen in het hitteplan sinds dat incident? Wat is nu het aandeel van treinstellen met airco en hoe zal dat evolueren in de komende jaren? Wat is de evolutie van het aantal klachten van personeel en reizigers over overmatige hitte tijdens de afgelopen jaren?

01.02 Laurence Zanchetta (PS): Au-delà des 20°C, les wagons se transforment en fournaise, d'autant que seuls 57 % des trains sont climatisés. Cette chaleur peut rendre très compliqué le travail des accompagnateurs et des conducteurs de train. Pour y remédier, la SNCB teste des gilets rafraîchissants contenant de l'eau froide.

01.02 Laurence Zanchetta (PS): Wanneer het kwik boven de 20°C stijgt, veranderen de rijtuigen in heuse ovens, temeer daar slechts 57 % van de treinen voorzien is van airco. Het kan voor de treinbegeleiders en de treinbestuurders erg zwaar zijn om in die hitte te werken. Om daar een mouw aan te passen, test de NMBS koelvesten met koud water uit.

Qu'envisage-t-on pour rendre les trains plus confortables lors des grandes chaleurs? Installera-t-on la climatisation dans tous les trains? Quels sont les premiers résultats du test des gilets rafraîchissants?

Welke maatregelen worden er overwogen om het reizen met de trein op zeer warme dagen comfortabeler te maken? Zullen alle treinen voorzien worden van airco? Wat zijn de eerste resultaten van de test met de koelvesten?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le problème de canicule est loin d'être nouveau. La SNCB est consciente que les conditions de travail du personnel roulant ne sont pas conformes au code du bien-être. Les conséquences des contraintes et de la chaleur sur le corps et l'importance de disposer de conditions de travail adéquates ont déjà été décrites en détail dans quantité de rapports. L'été dernier, de nombreux travailleurs ont souffert de coups de chaleur parce qu'ils ont dû travailler alors que les températures dépassaient parfois les 40 degrés. Un rapport sur un accident du travail en 2020 critique violemment le plan et les mesures canicule de la SNCB.

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De hitteproblematiek sleept al lang aan. De NMBS weet dat de arbeidsomstandigheden van het rijdend personeel niet beantwoorden aan de welzijnscode. De gevolgen van belasting en hitte op het lichaam en het belang van aangepaste werkomstandigheden zijn al uitvoerig beschreven in heel wat rapporten. De voorbije zomer werden veel werknemers getroffen door een hiteslag omdat zij moesten werken bij temperaturen die soms opliepen tot boven 40 graden. Een verslag over een arbeidsongeval in 2020 maakt brandhout van het hitteplan en de hittemaatregelen bij de NMBS.

La SNCB est-elle aujourd'hui mieux préparée que l'année dernière? Quelles mesures spécifiques le plan canicule de la SNCB contient-il? Quel est le pourcentage de trains non encore climatisés? Quelles initiatives sont prises pour rafraîchir le personnel des guichets? Les nouveaux uniformes de la SNCB ne pourraient-ils pas être reconsidérés afin qu'ils soient plus légers?

Is de NMBS hierop nu beter voorbereid dan vorig jaar? Welke concrete maatregelen bevat het hitteplan van de NMBS? Hoeveel procent van de rondrijdende treinen beschikt nog niet over airco? Wat wordt gedaan voor de verkoeling van de loketbedienden? Kunnen de nieuwe uniformen van de NMBS niet opnieuw worden bekeken, met het oog op een lichtere kleding?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Il a récemment été mis en lumière que seuls 57 % de nos rames sont équipées d'un système d'air conditionné. La moyenne est de 90 % dans les pays avoisinants. Le 7 juin dernier, la SNCB a lancé un projet pilote visant à tester l'utilisation de vestes réfrigérantes par ses collaborateurs. La SNCB mesure-t-elle la température moyenne dans les rames? Dans

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Onlangs werd duidelijk dat amper 57 % van onze treinstellen airconditioning heeft. In onze buurlanden is dit gemiddeld 90 %. Op 7 juni startte de NMBS een proefproject met zogenaamde koelvesten voor medewerkers. Meet de NMBS de gemiddelde temperatuur in de treinstellen? Zo ja, graag een overzicht van de gemiddelde temperatuur in de

l'affirmative, veuillez fournir un aperçu de la température moyenne dans les rames en juin, juillet et août des cinq dernières années, par type de train.

treinstellen in juni, juli en augustus van de afgelopen 5 jaar per type trein.

Quel est le rapport entre le nombre de kilomètres parcourus par les trains avec air conditionné et le nombre total de kilomètres parcourus par les trains, par Région, durant les mois d'été des cinq dernières années? Veuillez fournir un aperçu des lignes où les rames sans air conditionné sont principalement affectées. Pourquoi le sont-elles sur ces lignes? Qu'en est-il des vestes réfrigérantes? Quand des trains avec air conditionné seront-ils mis en service sur l'ensemble du réseau?

Wat is de verhouding van het aantal treinkilometers met airco ten opzichte van het totaal aantal treinkilometers, per Gewest tijdens de zomermaanden in de afgelopen 5 jaar? Graag een overzicht van de lijnen waar de treinstellen zonder airco vooral worden ingezet. Waarom geschiedt dat op deze lijnen? Hoe staat het met de koelvesten? Wanneer worden op het gehele net treinen met airco ingezet?

01.05 Frank Troosters (VB): *L'année dernière, des questions ont été posées ici sur le "plan chaleur" de la SNCB suite à des plaintes concernant des systèmes de climatisation défectueux dans les trains.*

01.05 Frank Troosters (VB): *Vorig jaar werden hier vragen gesteld over het hitteplan bij de NMBS naar aanleiding van klachten over defecte airco-installaties op de treinen.*

Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises depuis lors? Comment la SNCB garantit-elle que son personnel et les passagers peuvent travailler et voyager convenablement?

Welke maatregelen heeft de MBS sindsdien genomen? Hoe garandeert de NMBS dat zijn personeel en de treinreizigers fatsoenlijk zullen kunnen werken en reizen?

01.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *L'an dernier, le SPF emploi a déclaré le plan canicule de la SNCB non conforme au code du bien-être au travail, après le coup de chaleur d'un accompagnateur de train. En effet, la moitié des voitures de la SNCB ne sont pas climatisées. Le SPF exige des mesures. Selon la SNCB, leurs agents travaillent 70 % de leur temps dans des wagons climatisés.*

01.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Vorig jaar verklaarde de FOD Werkgelegenheid dat het hitteplan van de NMBS niet in overeenstemming was met de Codex over het welzijn op het werk, nadat een treinbegeleider onwel was geworden door de warmte. In de helft van de NMBS-rijtuigen is er geen airconditioning. De FOD eist dat er maatregelen genomen worden. Volgens de NMBS werken de mensen 70 % van de tijd in rijtuigen met airco.*

Quand et combien de rames M7 la SNCB doit-elle encore recevoir? Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises? Quelle est la proportion de voitures climatisées roulant en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles? Y a-t-il eu pareils autres incidents depuis celui de 2020, si oui avec quel suivi de la SNCB?

Hoeveel M7-treinstellen moet de NMBS nog opgeleverd krijgen, en wanneer worden die opgeleverd? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen? Hoeveel procent van de rijtuigen met airco wordt er ingezet in Vlaanderen, in Wallonië en in Brussel? Werden er nog personeelsleden bevangen door de warmte sinds het incident in 2020, en zo ja, hoe heeft de NMBS daar verder op gereageerd?

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Environ la moitié des trains de la SNCB n'est pas équipée de climatisation et l'actuel plan canicule de l'entreprise ferroviaire est insuffisant.*

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Ongeveer de helft van de NMBS-vloot heeft geen airco aan boord en het huidige hitteplan van de NMBS volstaat niet.*

Depuis l'avertissement de la Direction générale Contrôle du bien-être au travail (DG CBT), quelles ont été les modifications apportées au plan canicule de la SNCB? Comment se déroule la mise en service des rames M7? Quelles seront les lignes sur lesquelles les trains seront équipés de la

Welke aanpassingen deed de NMBS aan het hitteplan sinds de waarschuwing door de Algemene Dienst Toezicht op het Welzijn op het Werk (AD TWW)? Hoe verloopt de instroom van M7-treinstellen? Welke lijnen krijgen vanaf dit jaar airco?

climatisation à partir de cette année?

01.08 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le matériel roulant moderne climatisé est déployé le plus efficacement possible. Parallèlement, un maximum de dispositions proactives sont prises pour prévenir tous les problèmes afférents au matériel et en particulier à la climatisation.

Il est vrai qu'au-delà de 30°C, la chaleur peut devenir pénible dans les espaces non climatisés.

(*En français*) Ce n'est pas très agréable et ce l'est encore moins pour les travailleurs de la SNCB.

(*En néerlandais*) Durant les périodes où l'offre standard est en vigueur, 66% des voyageurs auront un train climatisé pendant la semaine.

(*En français*) Actuellement, 57 % de la flotte des trains est équipée d'un système de climatisation, affectés en priorité aux longues distances. Les trains circulant sans discontinuer d'une Région à l'autre, il n'est pas possible de ventiler par Région le nombre de kilomètres-train climatisés ou non. Les trains non climatisés sont surtout exploités en renfort de la flotte pendant les heures de pointe et sur des lignes qui font des arrêts fréquents.

(*En néerlandais*) La SNCB est bien consciente des problèmes que les vagues de chaleur suscitent pour son personnel. Le Comité pour la prévention et la protection au travail assure le suivi quant à l'équipement et l'organisation du travail du personnel roulant pendant les vagues de chaleur.

En ce qui concerne l'enquête du SPF ETCS, je m'en réfère à ma réponse à la question écrite n° 133 de M. Roggeman.

(*En français*) La SNCB a lancé, le 7 juin, la première phase d'un test de vestes réfrigérantes pour les accompagnateurs et conducteurs de train en cas de fortes chaleurs. Une deuxième phase pourrait avoir lieu en fonction des résultats de la première.

(*En néerlandais*) La SNCB veille à la santé de son personnel de guichet. Des mesures ont également été prises pour le personnel employé dans les ateliers et dans les gares. Les travailleurs prennent les pauses nécessaires pendant la journée et la pause de midi a également été prolongée. De plus, les boissons nécessaires sont mises à disposition. Je ne dispose pas de chiffres sur le nombre de guichets climatisés.

01.08 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het moderne geklimatiseerde materieel wordt zo efficiënt mogelijk ingezet. Daarnaast worden proactief zoveel mogelijk voorbereidingen getroffen om alle problemen met het materieel en specifiek het aircosysteem te voorkomen.

Boven de 30°C kan het inderdaad onaangenaam warm zijn in ruimtes zonder airco.

(*Frans*) Dat is niet erg aangenaam en dat is het nog minder voor de werknemers van de NMBS.

(*Nederlands*) In de periodes met het standaardaanbod heeft 66 % van de treinreizigers tijdens de week een trein met airco.

(*Frans*) Momenteel is 57 % van de treinen uitgerust met airconditioning en die toestellen worden in eerste instantie ingezet op de lange trajecten. Aangezien de treinen continu van het ene Gewest naar het andere sporen, is het niet mogelijk het aantal kilometers dat treinen met en zonder airconditioning afleggen uit te splitsen per Gewest. Treinen zonder airconditioning worden vooral ingezet om de vloot tijdens de spitsuren te versterken en op lijnen met frequente stops.

(*Nederlands*) De NMBS is zich terdege bewust van de problemen die hittegolven veroorzaken voor haar personeel. Het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk volgt de uitrusting en werkorganisatie van het rijdend personeel bij hittegolven.

Voor het onderzoek van de FOD WASO verwijs ik naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 133 van de heer Roggeman.

(*Frans*) Op 7 juni heeft de NMBS de eerste fase gelanceerd van een test met koelvesten voor treinbegeleiders en treinbestuurders bij heet weer. Afhankelijk van de resultaten van deze eerste fase zou er een tweede fase kunnen volgen.

(*Nederlands*) De NMBS waakt over de gezondheid van haar loketpersoneel. Er worden ook maatregelen genomen voor het personeel in de werkplaatsen en in de stations. Men houdt de nodige rustpauzes tijdens de dag en er is ook een verlengde middagpauze. Bovendien worden de nodige dranken ter beschikking gesteld. Ik heb geen cijfers over het aantal geklimatiseerde loketten.

J'ai demandé à la SNCB d'être attentive à la question des uniformes. La SNCB transmet les aspirations aux comités concernés. Je me joins à l'administratrice déléguée de la SNCB lorsqu'elle dit que le personnel d'accompagnement des trains fournit un travail de grande qualité dans des circonstances parfois difficiles.

Je ne dispose pas de données ventilées par ligne.

(En français) La proportion du matériel roulant climatisé va augmenter grâce à l'arrivée des M7.

(En néerlandais) Jusqu'à présent, 62 voitures de type M7 ont été mises en service. Les prestations de ce matériel déployé dans le service commercial sont attentivement suivies. Les premières voitures de pré-série seront mises en service commercial durant la période estivale.

La fin des livraisons de la première commande de voitures M7 est prévue en 2023. Les derniers postes de conduite BMX seront livrés à la fin du premier trimestre de 2023 et la livraison des dernières voitures BAB et des derniers postes de conduite BDx est prévue pour la fin du troisième trimestre 2023.

Au fil des ans, les vagues de chaleur risquent probablement de se multiplier en raison de la crise climatique. Le gouvernement met tout en œuvre pour éviter de perdre totalement le contrôle de cette crise. Je travaille, notamment, à accroître l'attractivité du chemin de fer et à une réforme du Code de la route laissant davantage de place aux déplacements multimodaux.

Les conditions météorologiques extrêmes perturbent le fonctionnement de différents secteurs de la société, dont celui du transport ferroviaire.

01.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il coulera encore beaucoup d'eau sous les ponts avant que le dernier tiers des trains soient équipés d'un système de climatisation. Des mesures supplémentaires sont donc plus que justifiées. J'attends avec intérêt les résultats de la phase de test des vestes réfrigérantes. J'espère que la SNCB assure un suivi correct et sérieux à cet égard.

Je n'ai pas reçu de réponse à ma question sur l'évolution du nombre de plaintes. Je déposerai une question écrite pour obtenir ces chiffres.

01.10 Laurence Zanchetta (PS): Je n'ai rien

Wat de uniformen betreft, heb ik de NMBS gevraagd hier aandacht aan te besteden. De NMBS geeft de verzuchtingen door aan de betrokken comités. Ik treed de CEO van de NMBS bij dat het treinbegeleidingspersoneel zeer goed werk levert in soms moeilijke omstandigheden.

Gegevens met een overzicht per lijn heb ik niet tot mijn beschikking.

(Frans) Dankzij de komst van de M7-rijtuigen zal het percentage met airconditioning uitgerust rollend materieel stijgen.

(Nederlands) Tot op heden werden er 62 M7-rijtuigen in gebruik genomen. De performantie van de M7-rijtuigen in commerciële dienst wordt van nabij opgevolgd. In de zomerperiode zullen de eerste preserierijtuigen worden ingezet in commerciële dienst.

Het einde van de leveringen binnen de lopende eerste bestelling van de M7 is gepland in 2023. De laatste BMX-stuurposten zullen aan het einde van het eerste kwartaal van 2023 geleverd zijn, de laatste BAB-rijtuigen en BDx-stuurposten zijn gepland voor het einde van het derde kwartaal van 2023.

Door de klimaatcrisis zullen hittegolven jaar na jaar waarschijnlijker worden. De regering doet er alles aan om het volledig ontsporen van deze klimaatcrisis te voorkomen. Zo werk ik aan het aantrekkelijker maken van het spoorverkeer en aan de hervorming van de Wegcode, met meer ruimte voor multimodale verplaatsingen.

Extreme weersomstandigheden hebben een nefaste invloed op het functioneren van verschillende maatschappelijke sectoren, waaronder het spoorvervoer.

01.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het zal dus nog lang duren voordat ook het laatste derde van de treinen met airco zal uitgerust zijn. Bijkomende maatregelen zijn absoluut gerechtvaardigd. Ik ben zeer benieuwd naar de koelingsjassen. Hopelijk volgt de NMBS dit goed en ernstig op.

Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over de evolutie van het aantal klachten, maar ik zal dat schriftelijk opvragen.

01.10 Laurence Zanchetta (PS): Ik heb niets

entendu sur les gilets réfrigérants. On attendra les résultats de l'expérience pilote.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les progrès sont trop lents. Nous continuerons de plaider pour des moyens supplémentaires, de telle sorte que les travailleurs puissent travailler dans de bonnes conditions. Cela vaut certainement pour les sous-traitants qui travaillent pour la SNCB et Infrabel. Le nettoyage des trains est un travail très lourd, en particulier l'été lorsque la chaleur grimpe rapidement dans les trains. Il est aussi dommage qu'il ne soit pas réfléchi à des vêtements d'été et d'hiver.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): J'attends avec impatience de connaître les résultats du projet pilote avec des vestes réfrigérantes. Il ne s'agit toutefois pas d'une solution fondamentale. Les voyageurs n'y gagnent rien. Le ministre hérite en effet de la politique de ses prédécesseurs. Heureusement, au cours de la législature précédente, un investissement de 1,3 milliard d'euros a encore été consacré à l'achat de nouvelles rames M7 équipées de systèmes de refroidissement.

01.13 Frank Troosters (VB): Je me rallie aux précédents orateurs. Il y a lieu de fournir des efforts supplémentaires. Malheureusement, cette situation résulte d'un manque d'investissements et d'une absence de politique dans le passé.

01.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): On voit que des solutions, même partielles, ont pu être trouvées pour le personnel. Concernant les voyageurs, vous l'avez dit, nous devons composer avec l'héritage des choix effectués dans le passé. Pour le futur, il faut tenir compte du fait que le matériel doit être rentabilisé sur de longues périodes et étudier les aménagements possibles pour gérer les périodes de forte chaleur.

01.15 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous devons en effet trouver des solutions à la crise climatique. Des températures plus agréables à l'intérieur des trains augmentent l'attractivité du transport ferroviaire. Un certain nombre de démarches ont déjà été entreprises. Cependant, il est toujours important de continuer à évaluer le plan, en y impliquant les travailleurs. Des mesures doivent également être prises en faveur des passagers. Cela prendra encore quelque temps avant que tous les trains disposent d'un système de climatisation.

01.16 Marianne Verhaert (Open Vld): En Campine, la situation sera encore pire à partir de

gheoord over de koelvesten. We zullen de resultaten van het proefproject afwachten.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De vooruitgang gaat te traag. We zullen blijven aandringen op bijkomende middelen zodat werknemers in goede omstandigheden kunnen werken. Dat geldt zeker voor de onderaannemers die voor de NMBS en Infrabel werken. Treinstellen schoonmaken is heel zwaar, zeker in de zomer wanneer een trein heel snel opwarmt. Het is ook jammer dat er niet wordt nagedacht over zomer- en winterkleding.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): Ik kijk uit naar de resultaten van het proefproject met de koelvesten. Dit is echter geen fundamentele oplossing. De reizigers hebben er niets aan. De minister erft inderdaad het beleid van zijn voorgangers. Gelukkig was er tijdens de vorige beleidsperiode nog een investering van 1,3 miljard euro voor de aankoop van nieuwe M7-rijstallen met koelsystemen.

01.13 Frank Troosters (VB): Ik sluit mij aan bij wat al is gezegd. Er moeten bijkomende inspanningen worden gedaan. Dit is helaas het gevolg van onderinvesteringen en het gebrek aan beleid in het verleden.

01.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Men stelt vast dat er, zelfs gedeeltelijke, oplossingen voor het personeel konden worden gevonden. U hebt al gezegd dat wat de reizigers betreft, we het moeten stellen met de erfenis van de keuzes die in het verleden werden gemaakt. Voor de toekomst moet er rekening worden gehouden met het feit dat het materieel over lange periodes gerentabiliseerd moet worden en men de mogelijke aanpassingen moet bestuderen om periodes van grote hitte te kunnen managen.

01.15 Kim Buyst (Ecolo-Groen): We zullen inderdaad oplossingen moeten zoeken voor de klimaatcrisis. Aangenamere temperaturen op de trein maken het spoorvervoer aantrekkelijker. Er zijn al een aantal acties ondernomen. Toch blijft het belangrijk om het plan, samen met de werknemers, te blijven evalueren. Ook voor de passagiers moeten maatregelen getroffen worden. Het zal nog even duren voor alle treinstellen over airco beschikken.

01.16 Marianne Verhaert (Open Vld): In de Kempen zal het vanaf deze zomer nog erger

cet été. En effet, les trains diesel y seront remplacés par de vieux trains non climatisés. Il reste frappant de constater qu'on ne réussit pas à augmenter le confort des passagers en Campine. Peut-être serait-il possible de veiller à ce que l'application précise si les trains sont climatisés ou non, afin que les voyageurs puissent, le cas échéant, prendre des précautions.

L'incident est clos.

02 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont (BE) et Weert (NL)" (55018089C)

02.01 Frank Troosters (VB): Nous avons voté la résolution relative à la liaison ferroviaire Hamont-Weert, mais cela ne signifie pas que nous devons relâcher nos efforts. Quel est l'état de la situation dans ce dossier?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je suis ce dossier de près. Depuis le 20 mai, un comité de pilotage liaisons transfrontalières s'est réuni. Les dossiers ferroviaires relatifs aux liaisons entre la Belgique et les Pays-Bas y sont traités. Pour le dossier Hamont-Weert, un mémo esquissant la situation dans les deux pays a été présenté, lequel contient plus spécifiquement une analyse des coûts et bénéfices sociaux du ministère néerlandais, l'étude de potentiel de la NMBS, l'étude d'infrastructure, le matériel, les différents voltages des caténaires, les différents systèmes de sécurisation ferroviaire et le tracé et les coûts d'investissement estimés pour les variantes de cette infrastructure. Au sein du comité de pilotage a également été dissipée l'incertitude qui régnait concernant les diverses variantes de l'infrastructure visées dans l'annexe du document de la SNCB.

Le but est que les parties confirment que la situation décrite est correcte. Le cas échéant, les Pays-Bas devront soumettre le dossier au ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau, à la province ainsi qu'à la commune de Weert.

Du côté belge, le dossier est clair. La ligne ferroviaire est électrifiée jusqu'à Hamont et le 14 juillet, le premier train électrique de passagers rejoindra Hamont. Du côté néerlandais, de gros investissements sont nécessaires et il appartient aux Pays-Bas de les inscrire ou non dans l'accord de gouvernement.

02.03 Frank Troosters (VB): Je suis extrêmement satisfait de l'avancement de ce dossier. Je suis ravi

worden. De dieseltreinen worden namelijk vervangen door oudere treinstellen zonder airco. Het blijft frappant dat we er niet in slagen om ook in de Kempen het comfort voor de treinreizigers te verhogen. Misschien kunnen we de reizigers alvast via de app informeren dat er geen airco op de trein is, zodat ze zich kunnen voorbereiden.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont (BE)-Weert (NL)" (55018089C)

02.01 Frank Troosters (VB): De resolutie over de spoorverbinding Hamont-Weert mocht niet het signaal zijn om niet meer achter het dossier aan te gaan. Wat is de stand van zaken in dat dossier?

02.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik volg dat dossier nauwgezet op. Sinds 20 mei heeft er een stuurgroep grensoverschrijdende verbindingen plaatsgevonden. Daar worden de spoordossiers over verbindingen tussen België en Nederland behandeld. Voor het dossier Hamont-Weert werd een memo voorgesteld die de situatie in beide landen schetst, meer bepaald een maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Nederlands ministerie, het potentieel onderzoek van de NMBS, de infrastructuurstudie, het materieel, de verschillende bovenleidingspanningen, de verschillende treinbeveiligingssystemen, het tracé en de geraamde investeringskosten voor de infrastructuurvarianten. In de stuurgroep werd ook de onduidelijkheid opgelost rond de infrastructuurvarianten in de bijlage van het NMBS-document.

Het is de bedoeling dat de partijen de beschreven toestand als correct bevestigen. Als dat gebeurd is, moet Nederland her dossier voorleggen aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie en de gemeente Weert.

Aan Belgische kant is het dossier duidelijk. De spoorlijn is geëlektrificeerd tot Hamont en op 14 juli rijdt de eerste reguliere elektrische passagierstrein tot Hamont. Aan Nederlandse kant zijn grote investeringen nodig en het is aan Nederland om dit al dan niet in het regeerakkoord op te nemen.

02.03 Frank Troosters (VB): Ik ben heel tevreden met de voortgang van het dossier. Ik was blij dat de

que le ministre et la CEO de la SNCB aient tous deux tempéré les résultats négatifs de l'étude de potentiel controversée. Ils ont laissé entendre que la formulation était peut-être un peu trop abrupte. Même si cette étude évoque un rendement négatif de l'exploitation de la ligne, cela ne doit pas nous empêcher d'aller de l'avant. La situation politique est difficile aux Pays-Bas, tant à l'échelon national que provincial. Nous devons donc peut-être réexaminer les options en cas de pertes d'exploitation. Nous devons suivre l'évolution de la situation de près.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau Flex Abonnement" (55018108C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les formules d'abonnement flexibles" (55018126C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La différenciation tarifaire pour les heures creuses" (55018125C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des tarifs de la SNCB plus avantageux pendant les heures de pointe" (55019590C)

03.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Grâce au nouveau Flex Abonnement, la SNCB répond à l'évolution des besoins de mobilité. Le projet pilote mené auprès de 6 000 à 7 000 travailleurs de grandes entreprises a été lancé en juin et l'abonnement sera déployé à partir de 2022. Pour les employeurs, le processus administratif devrait être simplifié également.

Quels objectifs doivent-ils être atteints pour que le projet pilote soit considéré comme une réussite? Pourquoi la formule n'est-elle disponible que sur l'application? D'autres solutions seront-elles développées afin de compenser les effets de l'augmentation du volume de télétravail? La SNCB doit-elle bénéficier de plus de liberté dans la fixation de ses tarifs?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB a fait une proposition concernant une formule d'abonnement flexible. Aux Pays-Bas, les chemins de fer veulent introduire des tarifs flexibles, adaptés aux nouvelles habitudes des navetteurs, qui télétravaillent plus souvent depuis la crise sanitaire.

Pourquoi le projet pilote de la SNCB sera-t-il limité à 6.000 ou 7.000 travailleurs et ne sera-t-il donc pas ouvert à tous les intéressés? Comment la SNCB

minister en de CEO van de NMBS beiden de negatieve businesscase over de beruchte potentieelstudie afzwakten. Dat gaf aan dat die misschien te hard was uitgedrukt. In die businesscase zal wel sprake zijn van een negatieve exploitatie van die lijn, maar daar hoeven we ons niet door te laten tegenhouden. De politieke situatie in Nederland is momenteel nationaal en provinciaal moeilijk. We zullen dus opnieuw moeten bekijken wat er moet gebeuren in geval van exploitatieverliezen. We moeten de vinger aan de pols houden.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe Flex Abonnement" (55018108C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Flexibele abonnementsformules" (55018126C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prijsdifferentiatie voor daluren" (55018125C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Goedkopere tarieven tijdens de spitsuren bij de NMBS" (55019590C)

03.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Met het nieuwe Flex Abonnement speelt de NMBS in op de gewijzigde mobiliteitsnoden. Het proefproject bij 6.000 à 7.000 werknemers van grote ondernemingen ging in juni van start en het abonnement wordt vanaf 2022 uitgerold. De administratieve afhandeling zou voor de werkgevers ook eenvoudiger worden.

Welke doelstellingen moeten worden gehaald om het proefproject geslaagd te noemen? Waarom is de formule enkel via de app beschikbaar? Komen er nog andere oplossingen om de impact van meer telewerk te compenseren? Moet de NMBS meer vrijheid krijgen bij de vaststelling van de tarieven?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De NMBS kwam met een voorstel voor een flexibele abonnementsformule. In Nederland wil men flexibeler tarieven invoeren die zijn afgestemd op het reisgedrag van werknemers na de coronacrisis, met meer thuiswerk.

Waarom wordt het proefproject van de NMBS beperkt tot 6.000 à 7.000 werknemers en wordt het niet meteen voor alle geïnteresseerden

déterminera-t-elle qui peut faire usage de cet abonnement? Sur la base de quels paramètres le projet sera-t-il évalué? Les abonnements flexibles pourront-ils être offerts également par des tiers? Des tarifs plus flexibles seront-ils repris dans le contrat de gestion? Comment veillera-t-on à ce que la SNCB continue à répondre aux nouvelles formes d'organisation du travail et aux changements d'habitudes en matière de voyages? Quels enseignements le ministre tire-t-il de l'avis que le CNT et le Conseil Central de l'Économie ont donné à cet égard?

Aux Pays-Bas, de nouveaux tickets de réduction sont proposés pour inciter à prendre le train, notamment durant les heures creuses. L'objectif est de mieux répartir le flux de voyageurs et d'éviter les pics à l'heure de pointe.

La SNCB envisage-t-elle de prendre des initiatives pour que le train soit et reste plus attrayant après la pandémie? Le problème des heures de pointe est-il pris en compte et une meilleure répartition des voyageurs est-elle recherchée? Que pense le ministre d'une différenciation tarifaire aux heures creuses?

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Selon un article paru dans la presse francophone, le ministre entend réduire le prix des billets aux heures de pointe alors qu'il a annoncé dans son exposé d'orientation politique vouloir proposer des tarifs attractifs aux heures creuses et sur les courtes et moyennes distances.

S'agit-il dès lors des heures de pointe, des heures creuses ou des deux? Quelle approche compte-t-il adopter face au faible taux de fréquentation durant les heures creuses et comment cela se reflétera-t-il dans le contrat de gestion?

03.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le Covid-19 a accéléré l'instauration du télétravail dans de nombreuses entreprises. La SNCB adapte son offre d'abonnements pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail à cette nouvelle réalité. Grâce au projet pilote d'abonnement flexible, les navetteurs qui télétravaillent régulièrement peuvent compter sur des tarifs attractifs. Cet abonnement sera proposé à quelque 6 000 travailleurs de plusieurs grandes entreprises. Si l'évaluation est positive, la formule sera étendue aux particuliers et à tous les secteurs au début de l'année prochaine. Pour les entreprises, le système représente une simplification importante de la procédure administrative. Il y aura quatre possibilités d'abonnements flexibles.

opengesteld? Hoe zal de NMBS bepalen wie van dat abonnement gebruik kan maken? Aan de hand van welke parameters zal het project worden geëvalueerd? Zullen ook derden de flexibele abonnementen kunnen aanbieden? Zullen flexibeler tarieven in het beheerscontract worden opgenomen? Hoe zal men ervoor zorgen dat de NMBS op de nieuwe vormen van arbeidsorganisatie en het veranderende reisgedrag blijft inspelen? Welke lessen trekt de minister uit het advies van de NAR en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in dat verband?

In Nederland wil men met verschillende soorten nieuwe kortingtickets reizigers verleiden opnieuw de trein te nemen, meer bepaald tijdens de daluren. Men mikt daarmee op een betere spreiding van de reizigers en op het vermijden van de hyperspits.

Overweegt de NMBS initiatieven om de trein na de coronaperiode aantrekkelijker te maken en te houden? Wordt ook rekening gehouden met de hyperspits en wordt er gestreefd naar een betere spreiding van de reizigers? Hoe staat de minister tegenover reisdifferentiatie in de daluren?

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Volgens een Franstalig persartikel wil de minister de ticketprijzen verlagen tijdens de spits. Volgens zijn beleidsverklaring wilde hij nochtans aantrekkelijke tarieven aanbieden buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden.

Gaat het nu om de spitsuren, de daluren of beide? Hoe wil hij de lage bezetting tijdens de daluren aanpakken en hoe zal een en ander worden vertaald in het beheerscontract?

03.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): COVID-19 heeft de invoering van telewerk bij veel bedrijven versneld. De NMBS past het aanbod van woon-werkabonnements aan deze nieuwe realiteit aan. Dankzij het proefproject met het flexibele abonnement kunnen pendelaars die regelmatig telewerken, rekenen op aantrekkelijke tarieven. Het zal worden voorgesteld aan zowat 6.000 medewerkers van een aantal grote ondernemingen. In geval van een positieve evaluatie wordt het begin volgend jaar verder uitgerold voor particulieren en in alle sectoren. Voor de ondernemingen betekent het een flinke vereenvoudiging van de administratieve afhandeling. Er zullen vier flexibele abonnementskeuzes zijn.

Le client pourra choisir entre un abonnement de 80 ou 120 jours au choix sur une période de 12 mois et un abonnement de 6 ou 10 jours au choix par mois.

L'abonnement Flex est avant tout destiné aux navetteurs qui utilisent beaucoup leur smartphone puisqu'il nécessite l'installation d'une application. Les abonnements existants, qu'ils soient chargés sur une carte MoBIB ou au format papier, seront maintenus. Le projet pilote sera évalué fin 2021.

Une solution numérique était nécessaire, entre autres parce que la SNCB ne dispose pas de dispositifs pour valider les tickets. Le projet pilote n'a été proposé qu'aux entreprises de type tiers payant qui doivent traiter un grand nombre d'abonnements, sans suppléments intermodaux. Si ce projet est ensuite étendu à l'échelon national et à l'ensemble du réseau, des solutions intermodales seront prévues.

Le projet pilote ne pouvait pas être proposé aux clients B2B qui appliquent un système d'intervention légale de l'employeur dans les frais de transport ni aux clients B2C. Si les abonnements Flex sont commercialisés, ils seront disponibles pour toutes les personnes effectuant des trajets dont la provenance et la destination sont fixes.

Étant donné l'évolution vers le télétravail et l'adaptabilité des horaires de travail, une action sur les tarifs doit être étudiée. Elle visera à encourager l'utilisation des trains en dehors des heures de pointe et sur les trajets courts et moyens, en y proposant des tarifs attractifs.

La SNCB constate un taux d'occupation élevé des trains les jours de semaine en matinée et en soirée. Elle s'attend à une reprise du trafic des voyageurs après la crise sanitaire. La SNCB examine en permanence sa stratégie pour les heures creuses. Les billets seniors et week-end en sont des exemples.

Il est dans l'intérêt de tous de promouvoir l'utilisation du train aux heures creuses. La SNCB estime qu'il y a encore de la marge pour la renforcer et examine les différentes possibilités en fonction de ses données clients.

Le Conseil des ministres a donné son feu vert, le 2 avril 2021, aux négociations relatives à d'ambitieux nouveaux contrats de gestion. Les nouveaux contrats seront conclus pour la fin 2022 et porteront sur une période de dix ans. Toute modification spécifique du cadre pour les formules

De klant kan kiezen voor een abonnement van 80 of 120 dagen naar keuze in een periode van 12 maanden, hetzij 6 of 10 dagen naar keuze per maand.

Het Flex Abonnement is in de eerste plaats gericht op pendelaars bij wie het gebruik van de smartphone – nodig voor de app – is ingeburgerd. De bestaande abonnements via MoBIB of op papier blijven bestaan. Het proefproject wordt eind 2021 geëvalueerd.

Een digitale oplossing was onder meer nodig omdat de NMBS geen valideringstoestellen heeft. Het proefproject werd enkel aangeboden aan bedrijven van het type derde betaler met een groot aantal abonnements, zonder intermodale supplementen. Bij een eventuele nationale lancering op het volledige net zullen intermodale oplossingen aanwezig zijn.

Het proefproject kon niet worden aangeboden aan B2B-klanten met een wettelijke werkgeversbijdrage of aan B2C-klanten. Als de Flex Abonnements worden gecommercialiseerd, zullen zij beschikbaar zijn voor iedereen die trajecten aflegt met een vaste herkomst en bestemming.

Gelet op de evolutie naar telewerken en de aanpasbaarheid van de werktijden moet worden onderzocht hoe de tarieven kunnen worden aangepast. Het doel is het gebruik van de treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen door aantrekkelijke tarieven aan te bieden.

De NMBS ziet een grote bezetting van haar treinen op weekdays in de ochtend en de avond. De verwachting is dat na de gezondheidscrisis meer reizigers weer de trein zullen nemen. De NMBS bekijkt haar strategie voor de daluren continu. Dat blijkt uit de senioren- en de weekendtickets.

Treinreizen promoten tijdens de daluren is in het belang van iedereen. De NMBS ziet hier nog extra ruimte voor en onderzoekt dit aan de hand van haar klantendata.

De ministerraad heeft op 2 april 2021 groen licht gegeven voor de onderhandelingen over ambitieuze nieuwe beheerscontracten. De nieuwe contracten zullen tegen einde 2022 worden gesloten en gelden voor tien jaar. Elke specifieke wijziging van het kader voor ticketformules zal moeten worden

tarifaires devra être évaluée en fonction du coût total.

03.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Avec la généralisation du télétravail, le coronavirus aura aussi durablement marqué la SNCB de son empreinte. Il est logique et positif que l'entreprise puisse adapter sa stratégie en matière de transport et de prix à cette réalité. Les paramètres d'évaluation du projet pilote n'ont toutefois pas été portés à notre connaissance.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est exact que nous ne connaissons pas les paramètres d'évaluation et que ceux-ci sont importants. Les entreprises associées au projet pilote participeront-elles à l'évaluation? Les abonnements Flex pourront-ils être intégrés dans le régime du tiers payant ou dans le régime 80/20? Les aspects sensibilité au prix et multimodalité doivent également être pris en considération.

Qu'advient-il des abonnements mi-temps version papier? Quelles seront, pour les travailleurs, les modalités de passage d'un abonnement à temps plein vers un abonnement à mi-temps? L'heure est effectivement venue de chercher des moyens pour promouvoir encore davantage l'utilisation du train, certainement durant les heures creuses.

03.07 Tomas Roggeman (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse à la question de savoir si le ministre envisage une réduction des tarifs aux heures de pointe, comme il s'y est pourtant engagé dans la presse. Je suis curieux de voir ce qu'il en sera.

L'incident est clos.

04 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les améliorations sur la ligne Turnhout-Binche" (55018109C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): On a déjà beaucoup parlé de l'amélioration de la ligne Turnhout-Binche, car cette ligne souffre de nombreux problèmes, parmi lesquels l'utilisation d'un matériel obsolète, des problèmes d'infrastructure, une saturation des voies et la réalisation de travaux en divers endroits.

Où sur cette ligne la plupart des retards se présentent-ils? Du matériel roulant plus récent sera-t-il utilisé sur la ligne vers la Campine avec l'arrivée des nouvelles voitures M7? Le ministre peut-il fournir plus de détails concernant le renouvellement du matériel? Quels travaux d'infrastructure le ministre considère-t-il comme nécessaires pour

beoordeeld in het licht van het totale plaatje.

03.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Door het vele telewerk zal corona ook op de NMBS een blijvende impact hebben en dat de onderneming zijn vervoers- en prijsstrategie hieraan kan aanpassen, is logisch en goed. Ik mis wel de parameters voor de evaluatie van dit proefproject.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De parameters voor de evaluatie kennen we inderdaad niet en die zijn belangrijk. Zal de evaluatie gebeuren samen met de ondernemingen die bij het proefproject worden betrokken? Kunnen de Flex Abonnementen worden ingepast in de derde-betalersregeling of de 80/20-regeling? Ook de prijsgevoeligheid en de multimodaliteit zijn aandachtspunten.

Wat gebeurt er met het deeltijds papieren abonnement? Hoe verloopt de overgang voor werknemers die van een huidig voltijds naar een deeltijds abonnement zullen overschakelen? De tijd is immers rijp om nu te zoeken naar manieren om het treingebruik extra te stimuleren, zeker in de daluren.

03.07 Tomas Roggeman (N-VA): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of de minister een tariefdaling overweegt tijdens de spitsuren, terwijl hij die belofte wel heeft gedaan in de pers. Ik ben benieuwd.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbeteringen voor de lijn Turnhout-Binche" (55018109C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Over de verbeteringen voor de lijn Turnhout-Binche is al heel wat te doen geweest, want die wordt geplaagd door tal van problemen: verouderd materieel, problemen met de infrastructuur, verzadiging, werken her en der en dergelijke meer.

Waar bevinden zich de meeste vertragingen op die lijn? Zal met de komst van de nieuwe M7-rijtuigen nieuwer materieel op de lijn naar de Kempen rijden? Kan de minister de materiaalvernieuwing toelichten? Welke infrastructuurwerken zijn volgens hem nodig om de stiptheid op de lijn tussen Brussel en de Kempen te verbeteren? Welke termijn ziet hij voor

améliorer la ponctualité sur la ligne entre Bruxelles et la Campine? Quel calendrier prévoit-il pour la mise en œuvre?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je peux vous fournir par écrit les statistiques de ponctualité précises par gare sur la ligne. Les prochaines années, les rames de train M4 et AM66 utilisées sur la ligne Turnhout-Binche seront toutes remplacées par des rames M6 et des automotrices classiques. Le calendrier précis est fonction de la livraison des rames M7, à propos de laquelle je n'ai pas reçu d'informations.

Il est exact que la ligne subit des perturbations dues aux tronçons à voie unique Turnhout-Herentals-Lier-Kontich et La Louvière-Binche, à plusieurs croisements sur des tronçons très fréquentés à Herentals, Lier, Malines-Nekkerspoel, Écaussinnes et Mariemont, ainsi qu'aux travaux à Vilvorde et Malines. Toutefois, les retards ne sont pas tellement attribuables aux problèmes d'infrastructure.

À partir de Vilvorde, le train IC22 de Bruxelles-Midi à Anvers-Central et le train IC11 de Binche à Turnhout se suivent à quelque quatre à cinq minutes d'intervalle et, à Malines-Nekkerspoel, les trains se croisent avec le train S1 d'Anvers à Nivelles. En direction de Binche, le retard le plus important est encouru à partir de Bruxelles-Nord, à cause de la densité du trafic sur la jonction Nord-Midi et sur d'autres lignes autour de Bruxelles.

04.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je souhaiterais effectivement obtenir les chiffres. Les chiffres de la ponctualité et la vétusté des gares en Campine ne datent pas d'hier. Quoi qu'il en soit, je me réjouis de la mise en service des rames M7.

L'incident est clos.

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Wezemaal" (55018144C)

05.01 Frank Troosters (VB): *La gare de Wezemaal connaît un grand succès. Dès lors qu'une extension de la gare et de son accessibilité par l'aménagement de places de stationnement supplémentaires paraît quasi impossible, il est sérieusement envisagé de déplacer la gare sur son ancien site, à proximité du site de l'usine Danone à Rotselaar.*

Quel est l'état d'avancement de cette étude? Une extension de l'infrastructure et de l'offre de stationnement pourrait-elle éventuellement être

de uitvoering?

04.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik kan de exacte stiptheidscijfers per station op de lijn schriftelijk bezorgen. Op de lijn Turnhout-Binche zullen de M4- en de AM66-stellen de komende jaren volledig worden vervangen door M6-rijtuigen en klassieke motorrijtuigen. De exacte timing hangt af van de levering van de M7-rijtuigen, die ik niet heb doorgekregen.

De lijn ondervindt wel hinder van de enkelsporige baanvakken Turnhout-Herentals-Lier-Kontich en La Louvière-Binche, diverse kruisingen van drukke baanvakken in Herentals, Lier, Mechelen-Nekkerspoel, Écaussinnes en Mariemont, en de werken in Vilvoorde en Mechelen. De vertragingen zijn echter niet zozeer te wijten aan infrastructuurproblemen.

De IC22 van Brussel-Zuid naar Antwerpen-Centraal en de IC11 van Binche naar Turnhout rijden vanaf Vilvoorde op zowat vier à vijf minuten van elkaar en in Mechelen-Nekkerspoel kruisen de treinen met de S1 van Antwerpen naar Nijvel. Richting Binche wordt de grootste vertraging opgelopen vanaf Brussel-Noord, door de drukte op de Noord-Zuidas en andere lijnen rond Brussel.

04.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik zou inderdaad graag de cijfers krijgen. De stiptheidscijfers en de verouderde stations in de Kempen zijn een oud zeer. Ik ben alvast blij met de komst van de M7-toestellen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Wezemaal" (55018144C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Het station in Wezemaal kent veel succes. Aangezien een uitbreiding van het station en een grotere toegankelijkheid met extra parking quasi onmogelijk lijkt, wordt ernstig gedacht aan een verhuis van het station naar haar vroegere locatie aan de Danone-site in Rotselaar.*

Hoe staat het met die studie? Komt er eventueel een uitbreiding van de infrastructuur en de parkeermogelijkheden aan het station van

imaginée à la gare de Wezemaal?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La gare de Wezemaal sera entièrement rénovée dans le cadre de la suppression du passage à niveau. Un déménagement n'est donc pas à l'ordre du jour. La gare sera accessible à tous les voyageurs en toute autonomie et équipée de nouvelles infrastructures pour les vélos ainsi que d'un parking pour les voitures. Les travaux doivent commencer au deuxième trimestre 2022 et dureront deux ans.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55018172C de M. De Vuyst est reportée.

06 **Question de Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Termonde rendu payant" (55018272C)**

06.01 **Barbara Pas** (VB): Le 26 mai dernier, le ministre a donné un aperçu du calendrier des travaux d'infrastructure aux abords de la gare de Termonde, qui avaient été reportés. Certaines de mes questions sont restées sans réponse.

Est-il toujours prévu de rendre le parking de la gare payant d'abord et de la revaloriser ensuite? Quand le parking deviendra-t-il payant?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB se concerte régulièrement avec la ville de Termonde quant au projet visant à rendre le parking de la gare payant. La société attend actuellement la décision du collège échevinal concernant le calendrier de la mise en œuvre. Les conditions préalables pour rendre les parkings de gares payants ont déjà été discutées ici à plusieurs reprises. La SNCB établit toujours d'abord un plan de mobilité en collaboration avec l'autorité locale.

06.03 **Barbara Pas** (VB): Je partage la conclusion de mon collègue de parti M. De Spiegeleer lorsqu'il dit que la rapidité avec laquelle la SNCB rend des parkings de gares payants est beaucoup plus élevée en Flandre que dans la Région de Bruxelles-Capitale. Peut-être le ministre pourrait-il insister auprès de la SNCB pour qu'il y ait une répartition plus égale sur l'ensemble du pays.

L'incident est clos.

07 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mauvais**

Wezemaal?

05.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Het station van Wezemaal wordt volledig vernieuwd in het raam van de afschaffing van de overweg. Een verhuis is dus niet aan de orde. Het station wordt autonoom toegankelijk gemaakt en uitgerust met nieuwe fietsenstallingen en een autoparking. De werken moeten starten in het tweede kwartaal van 2022 en zullen twee jaar duren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55018172C van de heer De Vuyst wordt uitgesteld.

06 **Vraag van Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking in Dendermonde" (55018272C)**

06.01 **Barbara Pas** (VB): Op 26 mei heeft de minister een overzicht gegeven van de geplande fases van de uitgestelde infrastructuurwerken van de stationsomgeving in Dendermonde. Een aantal vragen bleef onbeantwoord.

Is het nog steeds de bedoeling dat de stationsparking eerst betalend wordt gemaakt en dat men pas erna werk zal maken van de opwaardering? Vanaf wanneer wordt de parking betalend?

06.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS overlegt regelmatig met de stad Dendermonde over het betalend maken van de stationsparking en wacht momenteel op de beslissing van het schepencollege over de timing van de uitvoering. De randvoorwaarden voor het betalend maken van stationsparkings zijn hier al vaak besproken. De NMBS stelt altijd eerst een mobiliteitsplan op samen met de lokale overheid.

06.03 **Barbara Pas** (VB): Ik deel de conclusie van mijn partijgenoot De Spiegeleer dat de NMBS parkings in Vlaanderen veel sneller betalend maakt dan in het Brussels Gewest. Misschien kan de minister bij de NMBS aandringen op een gelijkmatigere verdeling over het land.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gebrekkige**

fonctionnement des services de la DIV" dienstverlening door de DIV" (55018282C)
(55018282C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Des plaintes me sont parvenues fin mai au sujet des problèmes par rapport au service offert par la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV). L'inscription électronique des véhicules ne fonctionnait pas et un retard important dans le traitement des dossiers s'était accumulé. Le ministre peut-il élucider le problème?

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Eind mei bereikten mij klachten over de problemen inzake de dienstverlening door de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV). De digitale inschrijving van voertuigen werkte niet en er was veel vertraging voor de verwerking van dossiers. Kan de minister dit toelichten?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La DIV m'a communiqué que ses services fonctionnent actuellement normalement. Le délai de traitement des demandes se situe aujourd'hui à "jour+deux" (J+2). L'immatriculation par le biais de WebDIV se déroule aussi sans problème. Des mesures ont été prises au début de cette année afin de remédier aux problèmes observés par le passé. Un système de suivi quotidien des demandes entrantes a été développé, par exemple, pour assurer un traitement rapide des demandes et toujours dans un délai maximum de J+2.

07.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De diensten hebben mij meegedeeld dat er momenteel geen problemen zijn met de dienstverlening. Ook de behandeltermijn van de aanvragen bedraagt momenteel 'dag+twee' (d+2). Er waren ook geen moeilijkheden met de inschrijving via WebDIV. Begin dit jaar werden maatregelen genomen om de problemen die zich in het verleden hebben voorgedaan, te voorkomen. Zo is er een dagelijks opvolgsysteem van de inkomende aanvragen opgezet om ze snel, en altijd binnen een maximumtermijn van d+2, te behandelen.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis d'apprendre qu'il n'y a pas de problèmes. Je vérifierai cependant auprès des personnes qui s'interrogeaient à propos du fonctionnement des services.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Het is uiteraard goed dat er geen problemen zijn. Ik zal dit nog eens nakijken bij de mensen die vragen hadden bij de dienstverlening.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'urgence de travaux de consolidation au pont du chemin de fer de Cuesmes" (55018382C)

08 Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dringende noodzaak om verstevigingswerken uit te voeren aan de spoorwegbrug in Cuesmes" (55018382C)

08.01 Éric Thiébaud (PS): L'état du pont du chemin de fer de l'avenue Wauters à Cuesmes et l'absence de travaux pourtant annoncés pour cette année par Infrabel inquiètent les riverains qui souhaitent une consolidation rapide et ont lancé une pétition.

08.01 Éric Thiébaud (PS): De staat van de spoorwegbrug ter hoogte van de avenue Wauters in Cuesmes en het uitblijven van de werken die volgens Infrabel nochtans dit jaar moesten plaatsvinden, zijn een bron van bezorgdheid voor de buurtbewoners, die een petitie opstartten om aan te dringen op een snelle uitvoering van de verstevigingswerken.

Malgré la mise en demeure par la ville de Mons, rien ne bouge hormis la pose de barrières pour en restreindre l'usage! Pire, Infrabel en est seulement au stade des discussions en vue de trouver les deux millions nécessaires au chantier.

Ondanks de ingebrekestelling door de stad Bergen wordt er niets gedaan. Er werden alleen dranghekken geplaatst om te voorkomen dat iemand de brug zou betreden! Erger nog, Infrabel is nog maar bezig met besprekingen om de twee miljoen te vinden die nodig zijn om de werken uit te voeren.

Où en sont la programmation et les travaux de consolidation du pont de Cuesmes par Infrabel? Quand seront-ils réalisés? Peut-on accélérer la

Hoever staat het met de planning en de verstevigingswerken die Infrabel aan de brug in Cuesmes zou uitvoeren? Wanneer zullen die

procédure?

werken uitgevoerd worden? Kan de procedure versneld worden?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Infrabel a exécuté une étude complémentaire en vue de déterminer exactement quels sont les travaux à réaliser. Une fois reçues les conclusions de ces analyses attendues pour le second semestre de cette année, Infrabel pourra finaliser le dossier d'adjudication. Entre-temps, l'ouvrage reste sous surveillance.

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Infrabel heeft een bijkomende studie uitgevoerd om te bepalen welke werken er precies uitgevoerd moeten worden. Zodra de conclusies van die analyses binnen zijn – ze worden in de tweede helft van het jaar verwacht –, zal Infrabel het aanbestedingsdossier kunnen afronden. In de tussentijd blijft de brug onder toezicht staan.

08.03 **Éric Thiébaud** (PS): Tout cela met vraiment beaucoup de temps. Les riverains ne sont pas en sécurité. Il y a des morceaux du pont qui tombent dans leur rue!

08.03 **Éric Thiébaud** (PS): Dat duurt allemaal wel erg lang. De omwonenden zijn niet veilig. Er vallen stukken van de brug in hun straat!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures compensatoires à la construction de la LGV 4" (55018424C)**

09 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compenserende maatregelen voor de aanleg van de HSL 4" (55018424C)**

09.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Conformément au permis de bâtir pour la LGV 4, Infrabel devait aménager une passerelle permettant aux animaux de traverser en toute sécurité et une compensation forestière de 12 hectares. Quinze ans plus tard, ces deux points n'ont toujours pas été réalisés. Où en est ce dossier?

09.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): In de bouwvergunning voor de HSL 4 werd Infrabel opgedragen om een ecoduct aan te leggen zodat dieren veilig kunnen oversteken en om 12 hectare aan boscompensatie aan te leggen. Vijftien jaar later is daar nog steeds geen werk van gemaakt. Wat is de stand van zaken?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel a proposé de construire un écoduc mixte sur lequel les piétons et les cyclistes, mais aussi un trafic motorisé très limité seraient autorisés. Les travaux commenceraient au second semestre 2022. Infrabel a défini un certain nombre de conditions connexes et de points de discussion. Une concertation sera organisée prochainement avec les parties prenantes. Une proposition de compensation forestière sera également discutée.

09.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel heeft een voorstel over een bermbrug waarop beperkt gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers toegelaten worden. Vanaf de tweede helft van 2022 zou de bouw daarvan starten. Infrabel heeft enkele randvoorwaarden en discussiepunten in kaart gebracht. Binnenkort wordt er overlegd met de belanghebbenden. Ook een voorstel over boscompensatie zal besproken worden.

09.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Je suis heureuse d'apprendre que l'on prendra enfin des initiatives en la matière.

09.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat er eindelijk stappen gezet worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dangerosité des infrastructures en gare d'Arlon pour les navetteurs" (55018454C)**

10 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevaarlijke situatie voor de reizigers op een perron in het station Aarlen" (55018454C)**

10.01 **Josy Arens** (cdH): Des travaux de rénovation des quais sont en cours depuis plusieurs mois en gare d'Arlon. Des trous sur le quai numéro 2 représentent un réel danger. Interpellée

10.01 **Josy Arens** (cdH): Al maanden zijn er in Aarlen werken aan de gang om de perrons te renoveren. De gaten in perron 2 vormen een reëel gevaar. Infrabel werd daarover door de Amis du rail

par les Amis du rail d'Halanzy, Infrabel promet une réparation rapide.

Comment expliquez-vous la réaction si tardive d'Infrabel? Des personnes ont-elles été blessées? Quand les travaux seront-ils terminés?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Un important programme de modernisation est en cours en gare d'Arlon depuis déjà trois ans, et se poursuivra durant les deux années à venir.

Ce chantier est séquencé en différentes phases. Infrabel me communique le chantier est arrêté pour permettre à un autre chantier de se dérouler sur la ligne.

Dès que ces trous ont été signalés, l'entreprise a remis le revêtement en ordre. Aucun blessé ne m'a été signalé. Une surveillance accrue sera maintenue dans l'attente de la finalisation des travaux.

10.03 **Josy Arens** (cdH): J'insiste pour que ce chantier avance le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

11 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation de l'ancien passage à niveau à Hachy" (55018456C)**

11.01 **Josy Arens** (cdH): Les Amis du rail d'Halanzy ont demandé à Infrabel de placer une grille de protection près de l'ancien passage à niveau de Hachy à cause de nombreux suicides.

Pourquoi cette grille prévue pour fin 2020 n'est-elle pas encore installée? Quels sont les problèmes invoqués par Infrabel?

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Cette installation doit intervenir dans le marché public lié aux mesures de prévention des intrusions mais l'offre remise était trop élevée. Un nouveau marché devrait être adjugé en septembre. La grille devrait être placée avant la fin de l'année. Dans l'attente, une clôture provisoire sera installée, si ce n'est déjà fait.

11.03 **Josy Arens** (cdH): Une clôture provisoire est nécessaire en attendant.

L'incident est clos.

d'Halanzy geïnterpelleerd en belooft dat deze snel gedicht zullen worden.

Hoe verklaart u dat Infrabel zo laat reageert? Zijn er personen gewond geraakt? Wanneer zullen de werken afgerond worden?

10.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: In het station Aarlen worden er sinds drie jaar grote moderniseringswerken uitgevoerd. Dat programma zal de komende twee jaar verder afgewerkt worden.

De werken verlopen in verschillende fasen. Infrabel deelt me mee dat de werken stilgelegd werden om andere werken op de lijn te kunnen uitvoeren.

Zodra de gaten in het perron gemeld werden, heeft het bedrijf de toplaag van het perron hersteld. Er werd bij mij geen melding gemaakt van gewonden. In afwachting van de beëindiging van de werken zal er een verscherpt toezicht gehouden worden op de situatie.

10.03 **Josy Arens** (cdH): Ik dring erop aan dat deze werken zo snel mogelijk zouden opschieten.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van de voormalige overweg in Hachy" (55018456C)**

11.01 **Josy Arens** (cdH): De Amis du rail d'Halanzy hebben Infrabel gevraagd wegens de talrijke zelfmoorden een beveiligingshek te plaatsen aan de vroegere overweg te Hachy.

Dat hek zou tegen eind 2020 geplaatst worden. Waarom is dat nog niet gebeurd? Op welke problemen beroept Infrabel zich?

11.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Die plaatsing moet gebeuren in het kader van de overheidsopdracht voor maatregelen om indringing te voorkomen maar de prijs van de ingediende offerte was te hoog. In september zou er een nieuwe overheidsopdracht gegund moeten worden. Het hek zou voor het eind van het jaar geplaatst moeten worden. Ondertussen zal er een tijdelijke omheining geplaatst worden, voor zover dat nog niet gebeurd is.

11.03 **Josy Arens** (cdH): In afwachting moet er een voorlopig hek geplaatst worden.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de notification à l'expiration des permis de conduire" (55018523C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renouvellement administratif du permis de conduire" (55018804C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rappel de la date d'échéance du permis de conduire électronique" (55019194C)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il y a onze ans, les premiers permis de conduire au format de carte bancaire ont été délivrés. Ces permis doivent être renouvelés après dix ans. La semaine dernière, l'obligation de renouvellement a été reportée d'un an raison de la crise du coronavirus. La VVGS a envoyé un message pour rappeler aux citoyens de vérifier la date de validité de leur permis de conduire.

Le ministre peut-il veiller à ce qu'un système de notification soit mis en place, comme cela existe déjà pour les cartes d'identité électronique?

12.02 Wouter Raskin (N-VA): De nombreuses personnes ne savent pas qu'elles doivent elles-mêmes prendre l'initiative de renouveler leur permis de conduire. Le SPF Mobilité estime que chaque citoyen doit prendre ses responsabilités.

Le ministre considère-t-il qu'il s'agit d'un service convivial? Pourquoi le SPF refuse-t-il de mettre en place un système de notification? Le SPF a-t-il examiné d'autres solutions? Le ministre encouragera-t-il le SPF à trouver une solution en concertation avec les villes et les communes?

12.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Après dix ans, le permis de conduire électronique expire, mais le titulaire n'en est pas informé. En décembre 2020, le ministre m'a répondu que l'introduction d'un système de notification poserait des problèmes techniques.*

Est-ce toujours le cas? La campagne d'information prévue a-t-elle déjà été lancée? Combien de personnes n'ont pas renouvelé leur permis de conduire? Où en est le projet d'introduire une procédure de demande en ligne pour les permis de conduire?

12.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): À la différence d'une carte d'identité, l'expiration d'un permis de conduire peut avoir plusieurs raisons, notamment l'expiration de la période de

12 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een meldingssysteem bij het vervallen van rijbewijzen" (55018523C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De administratieve vernieuwing van het rijbewijs" (55018804C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herinnering m.b.t. de vervaldatum van het elektronische rijbewijs" (55019194C)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Elf jaar geleden werden de eerste rijbewijzen in bankkaartformaat afgeleverd. Deze rijbewijzen moeten na tien jaar worden vernieuwd. Vorige week verviel de verlenging met één jaar wegens corona. De VVGS heeft een bericht de wereld ingestuurd om mensen erop te wijzen dat ze de geldigheidsdatum van hun rijbewijs moeten nakijken.

Kan de minister ervoor zorgen dat er een verwittigingssysteem wordt ingevoerd, zoals dat al bestaat voor de eID's?

12.02 Wouter Raskin (N-VA): Veel mensen zijn zich er niet van bewust dat zij zelf het initiatief moeten nemen om hun rijbewijs te vernieuwen. De FOD Mobiliteit vindt dat elke burger zelf zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

Getuigt dit volgens de minister van een klantvriendelijke dienstverlening? Waarom weigert de FOD om een oproepsysteem uit te werken? Heeft de FOD andere oplossingen onderzocht? Zal de minister de FOD aansporen om samen met de steden en gemeenten aan een oplossing te werken?

12.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Na tien jaar vervallen elektronische rijbewijzen, maar de bezitter wordt daarvan niet op de hoogte gebracht. In december 2020 antwoordde de minister mij dat er technische problemen waren met de invoering van een herinneringssysteem.*

Is dat nog steeds het geval? Is de geplande informatieprocedure al opgestart? Hoeveel mensen hebben hun rijbewijs niet vernieuwd? Hoeveel staat het project tot invoering van een online aanvraagprocedure voor rijbewijzen?

12.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Anders dan bij een ID-kaart kunnen er verschillende redenen zijn voor het vervallen van de geldigheidsduur van een rijbewijs. Er is het

validité administrative, mais aussi l'expiration de l'aptitude médicale ou de la compétence professionnelle.

Les appels au renouvellement des cartes d'identité sont effectués sur la base du registre national. Pour les permis de conduire, un système de rappel est actuellement impossible car l'application des permis de conduire Mercurius n'a pas accès aux données d'adresse. Jusqu'à présent, cela n'était pas nécessaire. D'ici 2023, chaque commune aura introduit le format carte bancaire. Dans les deux prochaines années, je veux développer une campagne d'information sur le renouvellement administratif. Les communes ont reçu des affiches et il leur est demandé de diffuser l'information le plus largement possible. Le message a également été partagé sur les médias sociaux du SPF Mobilité.

Nous avons demandé à la police de diffuser autant que possible les informations sur le renouvellement des permis de conduire. Nous vérifions auprès des Archives de l'État si nous pouvons inclure un rappel de vérification de la durée de validité du permis de conduire dans la lettre de convocation pour le renouvellement des cartes d'identité. Contact sera pris avec les villes et les communes à ce sujet.

L'introduction d'un système de notification aurait un impact administratif et budgétaire important. Je suis cette question de près et j'examine quelle serait la meilleure approche possible, ainsi que la manière dont nous pouvons mettre en place un système de notification.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je remercie le ministre pour son engagement à se pencher sur cette question. Cette année, 16 000 permis de conduire doivent être renouvelés; en 2023, ce chiffre s'élèvera à pas moins de 300 000. Il serait intéressant de voir combien de ces 16 000 permis ne seront pas renouvelés cette année.

12.06 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis que le ministre soit conscient du problème. Ajouter un rappel à l'avis de renouvellement de la carte d'identité est une bonne idée, mais cela ne change rien au fait qu'un système de notification doit être mis en place. Le courriel froid dans lequel le SPF rappelle au citoyen qu'il est responsable n'est pas très convivial. J'invite le ministre à affirmer son autorité à cet égard.

12.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Je remercie le ministre de suivre le dossier de près. En tant que bourgmestre, je partage les inquiétudes de l'Association des villes et communes flamandes et

verstrijken van de administratieve geldigheidsduur, maar ook het verstrijken van de medische geschiktheid of de vakbekwaamheid.

De oproepen voor de vernieuwing van de ID's gebeurt op basis van het Rijksregister. Voor rijbewijzen is een oproepsysteem momenteel onmogelijk omdat de rijbewijsapplicatie Mercurius geen toegang heeft tot adresgegevens. Dat was tot nog toe niet nodig. In 2023 zal elke gemeente het bankkaartmodel hebben ingevoerd. Ik wil in de volgende twee jaar een informatiecampagne over de administratieve vernieuwing uitbouwen. De gemeenten hebben affiches gekregen met de vraag de informatie zo ruim mogelijk te verspreiden. Het bericht is ook al gedeeld via de sociale media van de FOD Mobiliteit.

We hebben aan de politie gevraagd om de informatie over de hernieuwing van het rijbewijs zo veel mogelijk te delen. We gaan na met de diensten van het Rijksarchief of we in de oproepingsbrief voor het vernieuwen van de ID-kaart een aansporing kunnen opnemen over het nakijken van de geldigheidsduur van het rijbewijs. De steden en gemeenten zullen hierover worden aangeschreven.

De invoering van een meldingssysteem zou een grote administratieve en budgettaire impact hebben. Ik volg dit op en bekijk welke aanpak de beste is en hoe we een meldingssysteem op poten kunnen zetten.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor het engagement om dit te bekijken. Dit jaar moeten er 16.000 rijbewijzen worden vernieuwd, voor 2023 zal het al om 300.000 rijbewijzen gaan. Het lijkt me interessant om te bekijken hoeveel van de 16.000 exemplaren er dit jaar niet worden vernieuwd.

12.06 Wouter Raskin (N-VA): Het doet me plezier dat de minister zich bewust is van het probleem. Een herinnering toevoegen bij de vernieuwingsoproep voor de ID-kaart is een goed idee, maar dat neemt niet weg dat er een verwittigingssysteem moet komen. De koele mail waarin de FOD de burger erop wijst dat hij zelf verantwoordelijk is, getuigt niet van veel klantvriendelijkheid. Misschien kan de minister zijn autoriteit daar doen gelden.

12.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik bedank de minister om het dossier van nabij te willen volgen. Als burgemeester deel ik de bezorgdheden van de VVSG en van de Vlaamse Vereniging van

de l'Association flamande des officiers et agents de l'état civil. J'espère qu'une solution se dégagera avant 2023.

L'incident est clos.

13 Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55018578C)

13.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Selon le Règlement européen EEG 261/2004, le passager a droit en cas d'annulation de son vol en raison de circonstances extraordinaires à un réacheminement sans supplément ou à un remboursement. Il est permis de proposer, mais pas d'imposer, un bon à valoir. Bon nombre de compagnies aériennes n'ont pas respecté leurs obligations.

Combien de plaintes les services du ministre ont-ils reçues depuis janvier? Contre quelles compagnies des procédures de sanction sont-elles lancées conformément à la loi du 27 juin 1937? L'administration prendra-t-elle contact avec l'association Test Achats, laquelle a réalisé une enquête à ce sujet? Des contacts ont-ils déjà été établis avec le Centre Européen des Consommateurs (CEC)? Dans la négative, pourquoi pas? Une adaptation de la directive relative aux passagers a-t-elle encore fait l'objet de discussions au niveau européen?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Entre le 1^{er} janvier et le 31 mai, la cellule Droits des Passagers de la DGTA a traité 825 dossiers. Grâce à ses contacts permanents avec les compagnies aériennes, la DGTA recherche des solutions à bref délai et essaie d'éviter les procédures.

S'il devait être établi qu'une compagnie aérienne fait preuve de mauvaise volonté, une procédure pénale sera engagée. Lors des contacts avec les managers, je leur rappelle toujours quels sont les droits des passagers. L'ancien CEO de Brussels Airlines m'a confirmé que le retard était résorbé et que seuls subsistent les cas ambigus ou contestés.

La cellule Droits des Passagers s'est réunie le 30 mars 2021 avec le CEC et il a été convenu de collaborer davantage. Les plaintes relatives aux agences de voyages n'entrent pas dans le champ d'application du règlement et sont transmises par la DGTA au CEC. En revanche, les plaintes non résolues sont transférées par le CEC à la DGTA pour qu'elle en assure le suivi.

Ambtenaren en Beambten Burgerlijke Stand. Ik hoop dat er een oplossing komt vóór 2023.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55018578C)

13.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Volgens de Europese verordening EEG 261/2004 heeft de reiziger bij annulatie van zijn vlucht ten gevolge van buitengewone omstandigheden recht op een alternatieve vlucht zonder bijbetaling of op een terugbetaling. Een voucher mag, maar kan niet verplicht worden. Heel wat luchtvaartmaatschappijen kwamen hun verplichtingen niet na.

Hoeveel klachten ontvingen de diensten van de minister sinds januari? Tegen welke maatschappijen lopen er sanctieprocedures overeenkomstig de wet van 27 juni 1937? Zal de administratie contact opnemen met Test Aankoop, dat een onderzoek uitvoerde over dit probleem? Was er al contact met het Europees Centrum voor de Consument (ECC)? Zo niet, waarom niet? Werd er op Europees niveau nog gesproken over een aanpassing van de passagiersrichtlijn?

13.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Tussen 1 januari en 31 mei heeft de cel Passagiersrechten van het DGLV 825 dossiers behandeld. Het DGLV streeft via voortdurende contacten met de luchtvaartmaatschappijen, naar oplossingen op korte termijn en probeert procedures te vermijden.

Indien zou blijken dat een luchtvaartmaatschappij van slechte wil is, zal een strafprocedure worden opgestart. Tijdens contacten met de managers herinner ik hen stevast aan de passagiersrechten. De vorige CEO van Brussels Airlines bevestigde mij dat de vertraging was ingelopen en er enkel nog onduidelijke of betwiste gevallen overbleven.

De cel Passagiersrechten vergaderde op 30 maart 2021 met het ECC en er werd afgesproken om meer samen te werken. Klachten over reisagentschappen vallen niet onder de toepassing van de verordening en die worden door het DGLV doorverwezen naar het ECC. Onopgeloste klachten worden door het ECC dan weer aan het DGLV overgemaakt voor verdere opvolging.

La révision planifiée du règlement a été suspendue en raison de la pandémie. On ignore si la présidence slovène réinscrira la proposition à l'ordre du jour, mais il est à craindre qu'il faille attendre la présidence française en janvier 2022. Je soutiendrai toute initiative visant à renforcer les droits des passagers du transport aérien.

13.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Je me réjouis que le ministre admette aujourd'hui l'existence du problème. Je le rejoins, en outre, sur le choix d'accorder la priorité au dialogue. Il est vrai que Brussels Airlines a été l'un des meilleurs élèves de la classe. Je suis également satisfaite de la coopération avec le Centre Européen des Consommateurs (CEC). Je crains néanmoins, comme le ministre, que la présidence slovaque ait d'autres priorités et qu'il faille attendre jusqu'en janvier. Nous devons veiller à ce que les droits des passagers ne soient pas restreints et ne leur accordant, par exemple, le droit à un remboursement qu'après un retard beaucoup plus long.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55018601C de Mme Matz est transformée en question écrite.

14 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55018705C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'un Park & Ride en province du Luxembourg" (55018717C)

14.01 Josy Arens (cdH): Vous sembleriez plus enclin que votre prédécesseur à suivre l'idée d'une plate-forme multimodale à Viville. Or vous avez déclaré récemment qu'y créer un parking avant de renforcer l'offre ferroviaire d'Arlon vers le Grand-Duché serait prendre le problème à l'envers. Or il ne s'agit pas d'un parking mais d'une plate-forme multimodale complète avec parking de covoiturage, gare de bus et emplacements pour vélos.

La SNCB vous a-t-elle communiqué des éléments sur ce projet vous permettant de prendre une décision? A-t-elle transmis la date de fin des travaux sur cet axe et leur budget? Pourquoi ne pas avancer simultanément sur les deux projets? D'après le ministre Henry, la SNCB ne miserait plus sur les parkings voitures en raison du développement du télétravail. Confirmez-vous cette

De geplande herziening van de verordening viel stil als gevolg van de pandemie. Het is onduidelijk of het Sloveense voorzitterschap het voorstel opnieuw zal agenderen, maar het valt te vrezen dat het wachten wordt op het Franse voorzitterschap in januari 2022. Ik zal elk initiatief om de rechten van luchtreizigers te versterken, steunen.

13.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Ik ben blij dat de minister het probleem vandaag erkent. Ik ben het ook eens met de keuze om eerst voor de dialoog te gaan. Brussels Airlines was inderdaad een van de betere leerlingen van de klas. Ook de samenwerking met het ECC stemt me tevreden. Ik vrees met de minister dat het Sloveense voorzitterschap andere prioriteiten heeft en dat het wachten wordt tot januari. We moeten erop toezien dat de passagiersrechten niet worden beperkt, bijvoorbeeld door pas na een veel langere vertraging recht te geven op terugbetaling.

Het incident is gesloten.

De **voorzitster**: Vraag nr. 55018601C van mevrouw Matz wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

14 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55018705C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande park-and-ride in de provincie Luxemburg" (55018717C)

14.01 Josy Arens (cdH): U schijnt de idee van een multimodaal platform in Viville meer genegen te zijn dan uw voorganger. Onlangs verklaarde u echter dat men het paard achter de wagen zou spannen door eerst een parking aan te leggen en pas dan het treinaanbod van Aarlen naar het Groothertogdom Luxemburg te versterken. Het gaat hier evenwel niet over een parking, maar over een compleet multimodaal platform, met carpoolparking, busstation en fietsenstalling.

Heeft de NMBS u concrete informatie over dit project verstrekt, zodat u een beslissing kunt nemen? Heeft de NMBS u de einddatum voor de werken op deze lijn en het budget voor die werken meegedeeld? Waarom wordt er niet dubbelsporig aan beide projecten gewerkt? Volgens Waals minister Henry zou de NMBS als gevolg van de hoge vlucht van het telewerken niet meer inzetten

nouvelle orientation?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Lors du Conseil européen de juin, j'ai rappelé notre volonté commune, avec le Grand-Duché, d'obtenir des moyens européens pour accélérer les travaux sur l'axe Bruxelles-Luxembourg et renforcer le rail entre la province et le Grand-Duché.

Cela s'ajoutera aux nombreux progrès engrangés. Depuis décembre 2017, il y a une liaison horaire par sens – plutôt que toutes les deux heures – sur la ligne Namur-Dinant-Libramont et une sur la ligne Libramont-Virton-Athus-Arlon. Depuis octobre 2020, il y a une liaison horaire par sens sur la ligne Libramont-Marbehan-Arlon avec 36 correspondances par jour à Arlon pour Luxembourg-Ville et je veux encore améliorer cette fréquence. Enfin, il y a une liaison horaire sur la ligne Liège-Gouvy-Arlon.

Vu leur nombre, le déplacement des navetteurs en train est un enjeu majeur au regard des conséquences économiques et environnementales de la pression automobile.

À Viville, il faut donner la priorité à la desserte ferroviaire et, ensuite, envisager les meilleures solutions en matière de parking et d'accessibilité aux différents modes.

Aujourd'hui, l'offre ferroviaire à partir de Viville est tout sauf concurrentielle et le parking est sous-utilisé.

Dans le passé, les problèmes ont été pris à l'envers, ce qui n'a pas conduit aux meilleurs investissements. Des dépenses importantes ont été consenties dans des aménagements à peine utilisés. Je ne veux plus de cela. Il faut d'abord trouver des solutions pour faire rouler des trains et puis décider de l'aménagement des parkings.

J'ai trouvé ce dossier en friche en octobre. J'ai programmé depuis diverses réunions avec la SNCB, et avec mes collègues luxembourgeois dans les prochaines semaines. Renforcer les services ferroviaires entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg figure parmi mes priorités. Vous pouvez témoigner auprès de vos concitoyens de tous les progrès déjà réalisés.

14.03 Josy Arens (cdH): À Arlon, les parkings SNCB manquent de place. Or, le site de Viville est à

op parkings. Bevestigt u die nieuwe visie?

14.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Tijdens de vergadering van de Europese Raad van juni heb ik eraan herinnerd dat we samen met het Groothertogdom Luxemburg Europese middelen willen verkrijgen om de werken op de as Brussel-Luxemburg te versnellen en het treinverkeer tussen de provincie Luxemburg en het Groothertogdom te versterken.

Dat komt boven op de talrijke projecten waarmee we al vooruitgang geboekt hebben. Sinds december 2017 rijdt er op de lijnen Namen-Dinant-Libramont en Libramont-Virton-Athus-Aarlen in elke rijrichting elk uur een trein, in plaats van om de twee uur. Sinds oktober 2020 bestaat er voor de lijn Libramont-Marbehan-Aarlen per rijrichting een uurdienst, met 36 aansluitingen per dag in Aarlen voor Luxemburg-Stad en ik wil die frequentie nog verbeteren. Ten slotte werd er een uurdienst ingevoerd op de lijn Luik-Gouvy-Aarlen.

Gezien het grote aantal pendelaars zijn de verplaatsingen per trein van wezenlijk belang in het licht van de economische en de milieu-impact van het drukke autoverkeer.

In Viville moet het treinaanbod prioritair zijn en voorts moet men de best mogelijke oplossingen uitwerken op het stuk van parkeergelegenheid en van de toegang tot de verschillende vervoersmodi.

Het treinaanbod in Viville is momenteel allesbehalve concurrentieel, en de parking wordt onderbenut.

In het verleden heeft men het paard achter de wagen gespannen, wat niet tot de meest optimale investeringen geleid heeft. Er werd veel geld uitgegeven aan voorzieningen die amper gebruikt worden. Dat moet gedaan zijn. Er moeten eerst oplossingen gevonden worden om de treinen te laten rijden, en pas dan kunnen er beslissingen genomen worden over de aanleg van parkings.

Dit dossier was niet rijp toen ik het in oktober op mijn bordje kreeg. Ik heb sindsdien verscheidene vergaderingen belegd met de NMBS, en zal in de komende weken met mijn Luxemburgse collega's samenkomen. De versterking van de treindienst tussen de provincie en het Groothertogdom Luxemburg is een van mijn prioriteiten. U kunt bij uw medeburgers getuigen van de vele vooruitgang die al geboekt werd.

14.03 Josy Arens (cdH): In Aarlen kampen de NMBS-parkings met plaatsgebrek. De Viville-site ligt

proximité immédiate et dispose de toute la place nécessaire pour régler le problème de la mobilité vers Luxembourg.

Aujourd'hui, les travailleurs transfrontaliers sont tellement nombreux que l'entrée de Luxembourg devient aussi compliquée que celle de Bruxelles. J'insiste donc pour que, dans le cadre de la collaboration belgo-luxembourgeoise co-finançable par l'Europe pour des projets inter-rails, vous mettiez tout en œuvre afin que ce Park & Ride de Viville soit concrétisé très rapidement.

D'autre part, vous n'avez pas répondu à la question de savoir si la SNCB allait cesser de développer des parkings pour les voitures.

L'incident est clos.

15 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un grave accident du travail sur le chantier ferroviaire entre Ciney et Marloie" (55018760C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Un cheminot, sous-traitant d'Infrabel, qui travaillait sur le chantier ferroviaire entre Marloie et Ciney a été électrocuté et est décédé.

Quelle a été la conclusion de l'auditorat du travail? S'agissait-il effectivement d'un accident du travail et le sous-traitant avait-il commis des erreurs? Dans l'affirmative, lesquelles? Quelles mesures la société Infrabel prendra-t-elle afin de garantir la sécurité de tous les travailleurs, y compris celle des sous-traitants? Infrabel doit-elle davantage faire appel à son propre personnel? Quelles mesures le ministre prendra-t-il dans ce cadre?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le travailleur en question est en effet décédé, hélas. Nous devons tout mettre en œuvre pour que de telles tragédies ne se reproduisent pas. Infrabel considère toujours la sécurité comme une priorité absolue sur tous les chantiers, sans faire de distinction entre des travaux effectués avec ou sans l'aide de sous-traitants. Le travail sur les voies est très spécifique. C'est la raison pour laquelle des règles de sécurité très strictes sont d'application. Après l'accident, la police est descendue sur les lieux et l'auditorat du travail de Namur a diligenté une enquête, dont les résultats ne me sont pas encore connus.

En matière de sécurité lors des travaux d'infrastructure, Infrabel place la barre très haut, tant pour ses sous-traitants que pour son propre

daar echter in de onmiddellijke nabijheid en biedt de nodige ruimte om het mobiliteitsprobleem richting Luxemburg op te lossen.

Thans zijn er zoveel grensarbeiders dat Luxemburg binnenrijden even ingewikkeld wordt als Brussel inrijden. Ik dring er dan ook op aan dat u in het kader van de Belgisch-Luxemburgse samenwerking op het vlak van gemeenschappelijke spoorprojecten die door Europa gefinancierd kunnen worden, alles in het werk zou stellen opdat die park-and-ride in Viville zo snel mogelijk gerealiseerd zou worden.

Anderzijds hebt u niet geantwoord op de vraag of de NMBS zou stoppen met de aanleg van parkings voor auto's.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een ernstig werkongeval op de spoorwerf tussen Ciney en Marloie" (55018760C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een spoorwegaarbeider was via een onderaannemer van Infrabel aan het werk op de spoorwerf tussen Marloie en Ciney, raakte geëlectrocuteerd en is overleden.

Wat was de conclusie van het arbeidsauditoraat? Ging dit effectief om een werkongeval en heeft de onderaannemer fouten gemaakt? Zo ja, welke? Welke maatregelen zal Infrabel nemen om de veiligheid van alle werknemers, ook die van de onderaannemers, te garanderen? Moet Infrabel meer inzetten op eigen personeel? Welke maatregelen zal de minister daartoe nemen?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De werknemer in kwestie is inderdaad helaas overleden. We moeten er alles aan doen opdat dergelijke tragedies zich niet herhalen. Infrabel beschouwt veiligheid altijd als een absolute prioriteit op alle werven, zonder enig onderscheid tussen werken met of zonder onderaanneming. Het werk aan de spoorwegen is zeer specifiek en daarom gelden daar zeer strenge veiligheidsregels. Na het ongeval is de politie ter plaatse gekomen en het arbeidsauditoraat van Namen heeft een onderzoek ingesteld, waarover me momenteel nog niets bekend is.

Infrabel legt de lat zeer hoog, zowel voor zijn onderaannemers als voor het eigen personeel, inzake veiligheid bij werkzaamheden aan de

personnel. Des améliorations sont bien sûr toujours possibles, et je continuerai à insister sur ce point lors des discussions sur le futur contrat de performance avec Infrabel. Parfois, les entrepreneurs et les sous-traitants sont très spécialisés dans certaines activités professionnelles, ce qui accroît la sécurité. La question principale est de savoir si les mesures de sécurité sont respectées par tous, et non de savoir si la société a recours ou non à des sous-traitants.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il s'agit déjà du deuxième accident mortel chez un sous-traitant. En tant qu'ancienne déléguée syndicale, j'ai moi-même vécu de telles tragédies, qui ont un impact considérable. J'espère effectivement que nous pourrions inclure des mesures relatives à la sécurité dans ce contrat de gestion. Je suis personnellement persuadée que les risques de sécurité sont plus grands lorsqu'on travaille avec des sous-traitants.

L'incident est clos.

16 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et les modalités des redevances sillons et des frais d'annulation et de réservation" (55018823C)

16.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Une décision a-t-elle déjà été prise en ce qui concerne la prorogation des remises sur les redevances sillons au-delà du 30 juin 2021? Quelle est la procédure pour introduire une demande d'indemnité? À partir de quelle date les demandes pouvaient-elles être introduites?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Si un accord politique est trouvé sur la prolongation, après le mois de juin, des mesures de soutien au transport ferroviaire de marchandises, il sera soumis au Conseil des ministres. La mise en œuvre de toutes les mesures déjà prévues pour le premier semestre dépend de leur approbation par la Commission européenne. Il en va de même pour leur prolongation. La diminution de la redevance d'infrastructure s'élève à 0,75 euro par train-kilomètre. La suppression des frais d'annulation est liée à chaque annulation d'une réservation de sillon. L'aide est accordée directement par Infrabel. Aucune action n'est requise de la part des sociétés ferroviaires.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Il y a visiblement un problème de communication, puisque le secteur n'a pas encore reçu les réponses du ministre. La prolongation au-delà du 30 juin 2021 est donc

infrastructure. Het kan natuurlijk altijd beter en ik zal hierop blijven aandringen bij de besprekingen over het toekomstige prestatiecontract van Infrabel. Soms zijn aannemers en onderaannemers zeer gespecialiseerd in bepaalde werkzaamheden, wat zorgt voor meer veiligheid. Voorop staat de vraag of iedereen de veiligheidsmaatregelen naleeft, niet of men al dan niet met onderaannemers werkt.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het gaat al om het tweede dodelijke ongeval dit jaar bij de onderaannemers. Als gewezen vakbondsafgevaardigde heb ik zelf dergelijke tragedies meegemaakt en die hebben een grote impact. Ik hoop effectief dat wij in die beheersovereenkomst een aantal zaken kunnen opnemen over veiligheid. Ik ben er zelf van overtuigd dat in het geval van onderaannemers de veiligheidsrisico's groter zijn.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken en modaliteiten van de rijpadvergoedingen en de annulatie- en reserveringskosten" (55018823C)

16.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Is er al beslist om de maatregelen inzake het kwijtschelden van rijpadvergoedingen te verlengen na 30 juni 2021? Hoe wordt de steun berekend? Wat is de procedure voor de aanvraag van de vergoedingen? Vanaf wanneer konden ze worden aangevraagd?

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Als er een politiek akkoord komt over de verlenging van de steunmaatregelen voor het goederenvervoer per spoor na juni, zal dit worden voorgelegd aan de ministerraad. De uitvoering van de al genomen maatregelen in de eerste helft van het jaar is afhankelijk van de goedkeuring door de Europese Commissie. Hetzelfde geldt voor de verlenging ervan. De verlaging van de infrastructuurheffing bedraagt 0,75 euro per treinkilometer. De afschaffing van de annuleringskosten is gekoppeld aan elke annulering van een treinpadreservering. De steun wordt rechtstreeks door Infrabel toegekend. De spoorwegondernemingen hoeven geen maatregelen te nemen.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Blijkbaar is er een communicatieprobleem, want de antwoorden van de minister zijn nog niet bij de sector aangekomen. De verlenging na 30 juni 2021 wordt

toujours en discussion. Ce n'est pas très rassurant lorsque les délais ne peuvent pas être respectés. Il en va de même pour le transfert modal ou le désenclavement des ports pour le transport de marchandises par rail.

L'incident est clos.

17 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu sur la ligne ferroviaire 82" (55018824C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Le 1^{er} juin, un incident s'est produit sur la ligne 82 à l'un des rares passages à niveau non gardés dans la région de la Dendre. Cela fait longtemps que l'on demande que ces passages à niveau soient mieux sécurisés au moyen de barrières.

La société Infrabel a-t-elle déjà rencontré les représentants de la commune d'Erpe-Mere et des conseils consultatifs régionaux? Le gestionnaire de l'infrastructure envisage-t-il d'équiper ce passage à niveau de barrières ou une autre solution sera-t-elle développée?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'un passage à niveau local peu fréquenté. Infrabel a déjà proposé de relier le sud de la Beekstraat avec le Lindekouter. Les passages à niveau 10 et 12, plus sûrs, pourront alors être utilisés pour les véhicules qui se croisent. Dans cette configuration, les passages à niveau 10.1 et 11.1 seraient remplacés par une portion de route longitudinale. La commune d'Erpe-Mere n'a pas encore livré sa réponse définitive. Il est ressorti d'une visite sur site effectuée il y a quelques années que le placement de barrières était techniquement impossible.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): L'incident ne déclenche malheureusement aucune action concrète. Les riverains ne considèrent pas que le passage à niveau est peu fréquenté. Un passage à niveau gardé est la seule option. Un million et demi d'euros a été libéré pour la ligne 82 et il n'y a donc pas de problème d'ordre financier. L'absence d'initiative jusqu'à présent de la commune d'Erpe-Mere est surprenante.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules utilisés sur la liaison électrifiée Mol-Hamont" (55018866C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de la ligne

dus nog besproken. Ook voor de modal shift of de goederenvervoerontsluiting van de havens per spoor wekt het weinig vertrouwen wanneer deadlines niet gerespecteerd kunnen worden.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident op spoorlijn 82" (55018824C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Op 1 juni vond een incident plaats op spoorlijn 82 aan een van de weinige onbewaakte overwegen in de Denderstreek. Er is al lang gevraagd om die beter te beveiligen via slagbomen.

Zat Infrabel al samen met de gemeente Erpe-Mere en de regionale adviesraden? Overweegt de infrastructuurbeheerder om deze overweg alsnog uit te rusten met slagbomen of komt er een andere oplossing?

17.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het betreft een lokale overweg met weinig passage. Infrabel heeft reeds voorgesteld om de Beekstraat in het zuiden te verbinden met de Lindekouter. Zo kunnen de veiliger overwegen 12 en 10 gebruikt worden voor kruisend verkeer. Hierbij zouden overwegen 10.1 en 11.1 worden vervangen door een stuk langswegenis. De gemeente Erpe-Mere heeft nog geen definitief antwoord gegeven. Een plaatsbezoek van enkele jaren geleden wees uit dat de plaatsing van slagbomen technisch onmogelijk is.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het incident zet helaas niets in beweging. De omwonenden zijn niet van mening dat er weinig passage is. De enige optie is een bewaakte overweg. Voor lijn 82 werd 1,5 miljoen euro uitgetrokken, dus financieel is er geen probleem. Het is opmerkelijk dat de gemeente Erpe-Mere nog geen enkel initiatief heeft genomen.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rijtuigen op de geëlektrificeerde verbinding Mol-Hamont" (55018866C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM

électrifiée 19" (55019060C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison électrifiée Mol-Hamont" (55019666C)

Mobiliteit) over "De ingebruikneming van de geëlektrificeerde lijn 19" (55019060C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De rijkten op de geëlektrificeerde verbinding Mol-Hamont" (55019666C)

18.01 Wouter Raskin (N-VA): La ligne 19 est enfin complètement électrifiée.

18.01 Wouter Raskin (N-VA): Spoorlijn 19 is eindelijk volledig geëlektrificeerd.

Les rames Desiro utilisées lors de l'inauguration festive seront-elles également utilisées sur la ligne Anvers-Hamont à l'avenir? Quels trains seront-ils utilisés pour la liaison rapide Neerpelt-Bruxelles?

Zullen de Desirotreinstellen die bij de feestelijke opening werden gebruikt, ook in de toekomst worden ingezet op de lijn Antwerpen-Hamont? Welke rijkten zullen voor de snelle verbinding Neerpelt-Brussel worden gebruikt?

18.02 Kris Verduyck (Vooruit): La clôture des travaux d'électrification a été un moment de fête. Il existe désormais une liaison directe entre Neerpelt et Bruxelles. Pour l'instant, un seul train circule entre Neerpelt et Bruxelles. À l'avenir, deux liaisons sont-elles prévues, tant le matin que le soir? Actuellement, 40 % du matériel affecté au trafic ferroviaire dans le nord du Limbourg fonctionne à l'électricité.

18.02 Kris Verduyck (Vooruit): De afronding van de elektrificatiewerken was een feestelijk moment. Er is nu een rechtstreekse verbinding tussen Neerpelt en Brussel. Momenteel rijdt er maar een trein vanuit Neerpelt naar Brussel. Zullen er in de toekomst twee verbindingen komen, zowel 's ochtends als 's avonds? Momenteel is 40 % van het treinverkeer in Noord-Limburg elektrisch.

Ce pourcentage va-t-il augmenter? Les rames utilisées actuellement ne sont pas équipées de l'air conditionné. Est-il prévu d'y remédier? On compte pour l'instant seize arrêts entre Bruxelles et Neerpelt. Un changement est-il prévu à ce niveau?

Zal dat percentage worden opgedreven? De voertuigen die vandaag worden ingezet, hebben geen airco. Zal daar iets aan worden gedaan? Tussen Brussel en Neerpelt zijn er zestien stopplaatsen. Blijft dat zo?

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Bien que les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire 19 entre Mol et Hamont soient terminés, 60 % du trajet est toujours effectué par des trains diesel. Les trains électriques circulant sur cette ligne sont des rames de vieilles voitures M5, dépourvues de climatisation et présentant de nombreux manquements techniques.*

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Hoewel de elektrificatie van spoorlijn 19 tussen Mol en Hamont voltooid is, wordt 60 % van het traject nog steeds uitgevoerd met dieseltreinen. De elektrische treinen die worden gebruikt, zijn de oude M5-stellen, zonder airco en met tal van technische problemen.*

Pourquoi les trains sur cette ligne ne sont-ils pas tous électriques? Quand du nouveau matériel électrique sera-t-il mis en circulation? Quel est le calendrier, quelles lignes campinoises sont-elles concernées et de quel type de trains s'agira-t-il?

Waarom wordt nog niet volledig met elektrische treinen gereden op de lijn? Wanneer komt er nieuw elektrisch materieel? Wat is de planning, voor welke Kempense lijnen en welke treinen zullen er worden ingezet?

18.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis le 14 juin, les trains IC entre Anvers et Hamont circulent au moyen d'une locomotive de la série 27 et de voitures M5 à double étage en semaine aux heures de pointe. Ainsi, 40 % de la liaison s'effectue de manière électrique. Des autorails diesel sont affectés à d'autres moments. La poursuite de l'électrification dépend de la disponibilité du matériel et de l'électrification du tronçon Mol-Neerpelt.

18.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds 14 juni rijden de IC-treinen tussen Antwerpen en Hamont op weekdagen tijdens de piekuren met een T27-locomotief en M5-dubbeldekstellen. Daarmee is 40 % van de verbinding elektrisch. Op andere momenten worden dieselmotorwagens ingezet. De verdere elektrificatie hangt af van de beschikbaarheid van materieel en van de elektrificatie van het baanvak Mol-Neerpelt.

Aucun train Desiro ne sera affecté sur la ligne. Le tronçon Mol-Hamont est toujours à voie unique, avec un nombre limité de possibilités de croisement. De ce fait, un allongement du trajet n'est pas envisageable pour tous les trains P entre Mol et Bruxelles. Les arrêts entre Herentals et Lierre sont maintenus provisoirement pour les trains P, afin de maintenir l'offre à niveau pour les voyageurs en provenance de Nijlen, Bouwen et Kessel.

Grâce à l'électrification, du matériel électrique peut être affecté aux liaisons vers Bruxelles et Anvers le matin et le soir aux heures de pointe. L'investissement dans du matériel roulant en quantité suffisante, à savoir des voitures M7 ou autres, constitue une priorité pour les années à venir.

18.05 Wouter Raskin (N-VA): Je conçois que les avancées soient progressives. Si on met en service un train Desiro à l'ouverture de la ligne, il est naturel que je me pose la question de savoir si les voyageurs en bénéficieront également. Ce ne sera pas le cas. Durant des années, nous nous sommes battus pour un meilleur service dans le nord du Limbourg. Sous la coalition suédoise, l'électrification avait finalement été intégrée dans le budget pluriannuel, mais aujourd'hui la coalition Vivaldi nous refourgue des antiquités, à savoir des voitures M5. Je demande au ministre de déployer des rames plus fiables, surtout si nous voulons que les Pays-Bas répondent à notre demande de liaison transfrontalière.

18.06 Kris Verduyckt (Vooruit): Je suis satisfait de l'électrification, mais il est clair qu'il existe encore une marge de croissance. L'investissement dans des rames supplémentaires est nécessaire. Un autre défi est la voie unique. Il faudra également s'attaquer à cet obstacle.

18.07 Marianne Verhaert (Open Vld): En Campine, nous continuons à devoir faire face à des retards et à des équipements obsolètes. En tout cas, je me réjouis que, pour l'instant, le service entre Herentals et Lierre soit maintenu et j'espère que la situation actuelle se prolongera. La suppression des points d'arrêt ne représenterait qu'un gain de temps de 30 secondes. Je demande au ministre de nous placer en tête de liste pour les rames M7 afin que nous puissions suivre le reste de la Flandre.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM)

Er zullen geen Desirotreinen worden ingezet op de lijn. Het baanvak Mol-Hamont is nog steeds enkelsporig, met een beperkt aantal kruisingsmogelijkheden. Daardoor is niet voor alle P-treinen tussen Mol en Brussel een trajectverlenging mogelijk. De stops tussen Herentals en Lier worden voorlopig behouden voor de P-treinen, om het aanbod voor reizigers uit Nijlen, Bouwen en Kessel op peil te houden.

Door de elektrificatie kan 's ochtends en 's avonds tijdens de spits elektrisch materieel worden ingezet naar Brussel en Antwerpen. De investering in voldoende rollend materieel, M7-rijtuigen of andere, is een prioriteit voor de komende jaren.

18.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb begrip voor het feit dat een en ander stapsgewijs gaat. Als bij de opening van de lijn een Desirotrein wordt ingezet, vraag ik mij natuurlijk meteen af of de reizigers die ook zullen krijgen. Dat zal dus niet het geval zijn. Jarenlang hebben wij gestreden voor een betere dienstverlening in Noord-Limburg. Onder de Zweedse regering kwam de elektrificatie eindelijk in de meerjarenbegroting, maar nu krijgen we van Vivaldi M5-toestellen, afdankertjes. Ik vraag de minister om betrouwbaardere treinstellen in te zetten, zeker als we willen dat Nederland ingaat op onze vraag om een grensoverschrijdende verbinding.

18.06 Kris Verduyckt (Vooruit): Ik ben tevreden met de elektrificatie, maar er is duidelijk nog groeimarge. De investering in extra treinstellen is noodzakelijk. Een andere uitdaging is het enkelspoor. Ook die drempel zal moeten worden aangepakt.

18.07 Marianne Verhaert (Open Vld): In de Kempen blijven we geplaagd door vertragingen en verouderde toestellen. Ik ben in elk geval blij dat de bediening tussen Herentals en Lier voorlopig behouden blijft. Ik hoop dat dat zo blijft. Een afschaffing van de haltes zou maar 30 seconden tijdwinst betekenen. Ik vraag de minister om ons boven aan de lijst te zetten voor de M7-stellen zodat we de rest van Vlaanderen wat bijbenen.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM)

Mobilitéé) sur "Les dispositions transitoires relatives au contrat de service public de la SNCB" (55019019C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le contrat de gestion de la SNCB" (55019612C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le règlement européen 1370 de 2007 relatif à la libéralisation des chemins de fer représente une décision importante du 4^{ème} paquet ferroviaire. L'article 8 de ce Règlement stipule que les États membres doivent remettre, dans un délai de six mois après le 25 décembre 2020, un rapport d'avancement à la Commission européenne concernant la mise en œuvre de l'attribution des contrats de service public.

Où en est ce rapport et le ministre peut-il en dire davantage au sujet de son contenu?

19.02 Frank Troosters (VB): Le Conseil Central de l'Économie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT) demandent au gouvernement fédéral de conclure rapidement les contrats de gestion avec les entités ferroviaires. Les deux Conseils ont rédigé une note d'avis dans laquelle ils ont surtout rappelé avec insistance la nécessité de conclure un accord de gestion clair et orienté vers l'avenir dans un cadre financier prévisible et stable. Toujours selon les Conseils, cet accord doit refléter aussi une vision stratégique claire pour les chemins de fer en concertation avec les Régions. Il faut aussi tenir compte de l'organisation du marché ferroviaire après 2033.

Quel est l'état d'avancement du contrat de gestion tel que projeté? Quand le ministre nous remettra-t-il un projet à ce sujet? Une concertation a-t-elle eu lieu avec les Régions? Le prochain accord aura-t-il cours pour dix ans? Comment le ministre garantira-t-il un cadre financier stable? Le ministre impliquera-t-il préalablement le CCE et le CNT dans l'élaboration de ce contrat? Quelles autres institutions seront-elles impliquées?

19.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le contrat de service public conclu entre l'État et la SNCB relève de l'article 8.2 du règlement 1370/2007. Le rapport d'avancement relatif à l'article 5 de ce règlement est en cours de finalisation. Ce rapport a été fourni à temps à la Commission et contient les volets les plus pertinents de l'accord de gouvernement, de ma note de politique générale et du plan de relance national belge.

Le rapport indique les étapes qui sont terminées, en vue de la préparation et de l'établissement du futur

Mobiliteit) over "De overgangsbepalingen inzake het openbare dienstcontract van de NMBS" (55019019C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheerscontract met de NMBS" (55019612C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): De Europese verordening 1370 uit 2007 over de liberalisering van de spoorwegen is een belangrijke beslissing over het 4^{de} spoorwegpakket. In artikel 8 van die verordening staat dat binnen de zes maanden na 25 december 2020 de lidstaten een voortgangsverslag moeten bezorgen aan de Europese Commissie over de invoering van de gunning van openbardienstcontracten.

Hoe staat het daarmee en kan de minister meer kwijt over de inhoud van dat verslag?

19.02 Frank Troosters (VB): De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) vragen de federale regering om snel werk te maken van de beheersovereenkomsten met de spoorentiteiten. Beide raden schreven een adviesnota, waarbij ze er vooral op hamerden dat er een duidelijke en toekomstgerichte beheersovereenkomst in een voorspelbaar en stabiel financieel kader moet worden afgesloten, met een duidelijke strategische spoorvisie in samenspraak met de Gewesten. Ook moet men oog hebben voor de organisatie van de spoormarkt na 2033.

Wat is de stand van zaken van de voorgenomen beheersovereenkomst? Wanneer zal de minister ons een ontwerp daarover voorleggen? Werd hierover overlegd met de Gewesten? Geldt de volgende overeenkomst tien jaar? Hoe zal de minister dan een stabiel financieel kader garanderen? Zal de minister de CRB en de NAR op voorhand betrekken bij de uitwerking? Welke andere instanties worden betrokken?

19.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het openbare dienstcontract tussen de Staat en de NMBS valt onder artikel 8.2 van de verordening 1370/2007. Het vooruitgangsverslag over artikel 5 van deze verordening wordt nu afgewerkt. Dit verslag werd tijdig aan de Commissie bezorgd en herneemt de meest pertinente delen van het regeerakkoord, mijn algemene beleidsnota en het Belgisch nationaal herstelplan.

Het verslag geeft de afgeronde etappes weer met het oog op de voorbereiding en de uitwerking van

contrat de service public, entre autres en ce qui concerne la publication de la spécification du service public et la consultation des différentes parties prenantes. Il donne également un aperçu des prochaines étapes du processus. Pour ce qui est des autres questions, je vous renvoie à mes réponses du 17 mars et du 26 mai.

Des réunions thématiques régulières sont organisées avec les entreprises ferroviaires afin d'examiner en détails certaines questions spécifiques. Nous nous efforçons de mettre en place un trajet cohérent, ambitieux et réaliste pour les chemins de fer au cours de dix prochaines années, au niveau de l'offre, de l'utilisation, de la mise en place d'un service efficace et d'une allocation efficiente des deniers publics. Par ailleurs, des réunions sont régulièrement organisées avec les nombreuses parties prenantes dans le cadre du futur contrat. L'avis en question constitue une réponse à l'une de mes demandes. Le 4 mai, une concertation constructive a eu lieu avec le CCE et le CNT.

L'incident est clos.

20 Question de Leslie Leoni à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alcool au volant et le déconfinement chez les jeunes" (55019022C)

20.01 Leslie Leoni (PS): Le 9 juin, un nouvel accident de la route a tué un jeune homme de 19 ans, sans doute en raison d'un excès de vitesse. Si les confinements ont fait baisser le nombre d'accidents et de victimes, la réouverture des bars semble interrompre la tendance. Avec le retour des festivals et la réouverture des bars, le risque d'accident dû à l'alcool va augmenter.

Quels sont les chiffres des contrôles d'alcoolémie de ces derniers mois? Prévoit-on des mesures supplémentaires pour limiter les accidents de la route et sensibiliser les jeunes conducteurs aux dangers de la conduite sous l'emprise de l'alcool?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): L'accident relaté est un drame.

En dehors des campagnes "Bob", la police n'est pas tenue d'enregistrer les alcootests effectués. Pendant la campagne "Bob" de l'hiver dernier, on a procédé à 110 000 contrôles d'alcoolémie, soit 4 à 5 fois moins que d'habitude en raison du covid, avec 2,2 % de tests positifs, une hausse de 0,3 %

het toekomstige openbare dienstcontract, onder meer over de publicatie van de specificatie van de openbare dienst en de consultatie van de verschillende deelnemende partijen. Het geeft eveneens een overzicht van de volgende stappen in het proces. Voor de verdere vragen verwijs ik naar mijn antwoorden op 17 maart en 26 mei.

Er zijn nu vaak thematische vergaderingen met de spoorbedrijven om specifieke kwesties uit te diepen. We mikken op een coherent, ambitieus en realistisch traject voor het spoor voor de komende tien jaar, en dat inzake aanbod en gebruik, efficiënte dienstverlening en doeltreffende besteding van het overheidsgeld. Daarnaast wordt regelmatig vergaderd met talrijke belanghebbenden in het raam van het toekomstige contract. Het bewuste advies is een antwoord op een vraag van mij. Op 4 mei is er constructief overlegd met de CRB en de NAR.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Leslie Leoni aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcomobilisme en de jongeren met het versoepelen van de coronamaatregelen" (55019022C)

20.01 Leslie Leoni (PS): Op 9 juni is er opnieuw een jongeman van 19 jaar omgekomen in een verkeersongeval, dat wellicht te wijten was aan overdreven snelheid. De lockdowns hebben het aantal ongevallen en slachtoffers dan wel doen dalen, maar door de heropening van de bars is die trend onderbroken. Met de terugkeer van de festivals en de heropening van de bars zal het risico op ongevallen die te wijten zijn aan alcoholgebruik toenemen.

Wat zijn de cijfers met betrekking tot de alcoholcontroles van de jongste maanden? Voorziet men in extra maatregelen om het aantal verkeersongevallen te beperken en de jonge bestuurders te sensibiliseren voor de gevaren van het rijden onder invloed van alcohol?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het ongeval waarnaar u verwijst is een echt drama.

Behalve tijdens de bobcampagnes is de politie niet verplicht om het aantal uitgevoerde alcoholcontroles te registreren. Tijdens de bobcampagne van vorige winter werden er 110.000 alcoholcontroles uitgevoerd, d.i. 4 tot 5 keer minder dan gewoonlijk wegens de coronapandemie, met 2,2 % positieve

par rapport aux deux années précédentes malgré la fermeture de l'horeca. Pour la campagne Bob de l'été, la police n'utilise jamais de chiffres cibles.

Ce gouvernement a pour objectif de réduire au moins de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur nos routes d'ici 2030 et zéro victime en 2050. On contrôlera la vitesse, l'alcoolémie, le port de la ceinture et l'usage du gsm au volant d'un conducteur sur trois chaque année.

La formation et la sensibilisation jouent aussi un rôle important. Depuis cette année, ceux qui commettent une infraction mineure liée à l'alcool reçoivent une fiche de sensibilisation soulignant les dangers de l'alcool au volant. Il y a aussi le dispositif empêchant le démarrage de l'auto en cas de consommation d'alcool. Je veux me concentrer sur des mesures éducatives et alternatives et proposer des sanctions graduelles efficaces sur les récidivistes.

Pour modifier leur comportement, je veux leur proposer une formation. Les jeunes devraient en bénéficier aussi. J'ai chargé la Commission fédérale de la sécurité routière de formuler des propositions à retravailler à l'automne prochain pour les états généraux de la sécurité routière auxquels j'associerai les ministres régionaux de la sécurité routière. En effet, l'enjeu pointé doit nous mobiliser tous.

20.03 Leslie Leoni (PS): Votre projet est ambitieux et revêt un aspect très pédagogique. Nos jeunes en ont vraiment besoin.

L'incident est clos.

21 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre bpost et la SNCB" (55019029C)

21.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Depuis la décision prise par la SNCB de fermer ou réduire l'horaire de certains guichets dans les gares, des options ont été analysées pour ne pas aggraver la fracture numérique et garantir l'accès aux titres de transports au plus grand nombre.

Selon la ministre, bpost est ouvert à la vente de titres de transports SNCB dans tout son réseau de bureaux. Cela constituerait une avancée

tests, une stijging met 0,3 % ten opzichte van de twee voorgaande jaren, ondanks de sluiting van de horeca. Voor de zomerse bobcampagne hanteert de politie nooit richtcijfers.

Deze regering wil het aantal verkeersdoden en -gewonden op onze wegen tegen 2030 met ten minste de helft verminderen en tegen 2050 zelfs tot nul terugbrengen. Men zal elk jaar een op de drie bestuurders controleren op de snelheid, het alcoholgehalte in het bloed, het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van de gsm aan het stuur.

Opleiding en sensibilisering spelen eveneens een belangrijke rol. Sinds dit jaar ontvangt wie een kleine alcoholgerelateerde overtreding begaat een sensibiliseringsfiche waarin de gevaren van het rijden onder invloed van alcohol worden beklemtoond. Er is ook het systeem dat de auto belet om te starten wanneer de bestuurder teveel alcohol gedronken heeft. Ik wil me toespitsen op de educatieve en alternatieve maatregelen en efficiënte graduele sancties tegen de recidivisten voorstellen.

Om hun gedrag te veranderen wil ik hen een opleiding voorstellen. Die zou ook de jongeren ten goede moeten komen. Ik heb de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid belast met het formuleren van voorstellen die tegen het najaar moeten herwerkt worden met het oog gericht op de staten-generaal van de verkeersveiligheid, waarbij ik de gewestministers die bevoegd zijn voor verkeersveiligheid wil betrekken. De kwestie waarover we het hier hebben belangt ons allen aan.

20.03 Leslie Leoni (PS): Uw plan is ambitieus en omvat ook een zeer pedagogisch aspect. Onze jongeren hebben daar echt nood aan.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen bpost en de NMBS" (55019029C)

21.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Sinds de beslissing van de NMBS om bepaalde stationsloketten te sluiten of minder lang open te houden werden er opties onderzocht om de digitale kloof niet te vergroten en te waarborgen dat er zoveel mogelijk mensen toegang tot de vervoerbewijzen hebben.

Volgens de minister is bpost bereid vervoerbewijzen van de NMBS in zijn volledig kantorennetwerk te verkopen. Dit zou een interessante stap voorwaarts

intéressante notamment dans les régions qui disposent de moins de guichets accessibles au public.

Quel est l'état des négociations avec bpost? S'agira-t-il d'une vente au guichet ou de l'installation de bornes automatiques dans les bureaux? Tous les titres de transports seront-ils accessibles dans les bureaux bpost? Cet accord sera-t-il global ou cette mesure sera-t-elle ciblée? Si c'est le cas, y aura-t-il concertation avec les pouvoirs locaux?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Nous sommes attachés à des services publics accessibles de qualité et de proximité, ce partout dans le pays, y compris dans les zones rurales. C'est l'objet de nos discussions avec la SNCB pour des gares vivantes et accueillantes.

Cette opération "gares vivantes" se poursuit entre la SNCB et des communes. Beaucoup d'idées d'occupation ont été formulées (des services communaux, des points vélo, des opérateurs commerciaux ou des ASBL) et des accords ont déjà été conclus avec certaines communes.

Concernant l'installation de bureaux de poste dans les gares, des discussions étaient en cours mais bpost a annoncé renoncer à cette piste après analyse de potentiel.

Une deuxième piste est toutefois actuellement à l'étude: la vente de billets SNCB dans les bureaux de poste. La collaboration potentielle viserait notamment les abonnements. Vu la complexité, il n'est pas envisagé à ce stade de réaliser la totalité du processus chez bpost mais de faciliter la constitution du dossier pour le client. À ce stade, le projet porte sur les 44 gares dont la SNCB va fermer le guichet d'ici la fin de l'année.

Mon cabinet assure un suivi régulier avec la SNCB en vue d'une concrétisation des initiatives prioritairement pour ces 44 gares. Dans un second temps, il est prévu que ces démarches puissent être étendues aux gares qui ont connu une fermeture de guichet.

Ce modèle de "gares vivantes", je souhaite l'amplifier et l'appliquer dans tout le pays. Je mets également tout ce qui est nécessaire en œuvre pour l'inscrire dans le futur contrat de service public de la SNCB avec des objectifs concrets en matière de services aux voyageurs dans les gares.

zijn, met name in de regio's met minder voor het publiek toegankelijke loketten.

Hoe staat het met de onderhandelingen met bpost? Betreft het een verkoop aan het loket of de plaatsing van automatische terminals in de kantoren? Zullen alle vervoerbewijzen in de kantoren van bpost verkrijgbaar zijn? Betreft het een globale overeenkomst of een gerichte maatregel? Zo ja, zal er met de plaatselijke overheden overleg gepleegd worden?

21.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): We maken een punt van toegankelijke, hoogwaardige en lokale overheidsdiensten in het hele land, ook op het platteland. Die thema's komen aan bod in onze gesprekken met de NMBS over bruisende en gezellige stations.

De NMBS en de gemeenten nemen nu de fakkel over in het kader van die operatie om van de stations bruisende plaatsen te maken. Er werden veel ideeën voor de invulling ervan geopperd (gemeentediensten, fietspunten, commerciële exploitanten en vzw's) en met bepaalde gemeenten werden er al overeenkomsten gesloten.

Er werden besprekingen gevoerd over de vestiging van postkantoren in de stations maar bpost heeft aangekondigd dat het na een analyse van de mogelijkheden die piste opgeeft.

Er wordt momenteel echter een tweede mogelijkheid bestudeerd: de verkoop van NMBS-tickets in de postkantoren. De mogelijke samenwerking zou met name betrekking hebben op de abonnements. Gelet op de complexiteit wordt er in dit stadium niet overwogen het volledige proces bij bpost uit te voeren maar om het opstellen van het dossier voor de klant te vergemakkelijken. In dit stadium heeft het project betrekking op de 44 stations waar de NMBS tegen het eind van het jaar het loket zal sluiten.

Mijn kabinet volgt het dossier regelmatig met de NMBS op met het oog op de concretisering van de initiatieven, in de eerste plaats voor die 44 stations. In een tweede fase zullen die initiatieven uitgebreid worden tot de stations waar de loketten gesloten worden.

Ik wil dat model van de 'bruisende stations' uitbreiden en in het hele land toepassen. Ik stel ook alles in het werk om dat op te nemen in het toekomstige openbardienstcontract van de NMBS met concrete doelstellingen op het vlak van de dienstverlening aan de reizigers in de stations.

21.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je pense que ces initiatives doivent aussi trouver à se traduire dans le contrat de gestion de bpost. Les bureaux de bpost doivent devenir des lieux qui répondent à un certain nombre de nouvelles missions d'accompagnement par rapport aux questions de vulnérabilité et de fracture numérique. Les deux dynamiques doivent pouvoir se croiser de manière concrète.

Il est essentiel de pouvoir offrir aux citoyens en situation de vulnérabilité numérique un service à même de compenser la fermeture des guichets, en particulier dans les zones rurales. Je me réjouis que la réflexion puisse être élargie aux gares ayant déjà subi des fermetures. Outre la fermeture des guichets, une accessibilité horaire trop réduite des gares peut se révéler également très pénalisante.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avancement de l'étude sur le Rhin de fer" (55019050C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude sur le Rhin de fer" (55019235C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude dans le cadre du dossier du Rhin de fer" (55019667C)

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Une nouvelle analyse des coûts et des bénéfices pour le tracé 3RX du Rhin de fer est en cours.

Le ministre pourrait-il nous en dire plus? Les coûts de la courbe ferroviaire à hauteur de Venlo seront-ils repris dans l'analyse? Est-il exact que petit à petit, les Pays-Bas se montrent plus favorables à ce dossier?

22.02 Frank Troosters (VB): *Le ministre peut-il donner de plus amples explications sur l'analyse du tracé 3RX? Combien de fois depuis 2018 une concertation a-t-elle été organisée avec les collègues hollandais et allemands dans le cadre du Rhin de fer? Quelles démarches ont-elles été entreprises?*

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Depuis presque vingt ans, la Belgique tente de réactiver le Rhin de fer. Par le passé, notre pays s'est toujours heurté à l'opposition des Pays-Bas. De nombreuses communes belges situées le long du trajet ont*

21.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik vind dat die initiatieven ook in de beheersovereenkomst van bpost moeten worden opgenomen. De kantoren van bpost moeten plaatsen worden die nieuwe opdrachten krijgen, zoals het verlenen van steun aan kwetsbare burgers en mensen met een digitale achterstand. Die twee dynamische processen moeten elkaar op concrete wijze kunnen aanvullen en versterken.

Het is van essentieel belang dat burgers die zich niet zo goed staande kunnen houden in de digitale wereld ook kunnen rekenen op een dienstverlening die de sluiting van de loketten kan compenseren, met name in de landelijke gebieden. Ik ben blij dat de denkoefening uitgebreid kan worden tot de stations waar de loketten al gesloten werden. Niet alleen de sluiting van de loketten is trouwens problematisch, ook te beperkte openingsuren van stations kunnen een nadeel zijn.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van het onderzoek naar de IJzeren Rijn" (55019050C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe onderzoek in het dossier van de IJzeren Rijn" (55019235C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe onderzoek in het dossier van de IJzeren Rijn" (55019667C)

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Er loopt een nieuw kosten-batenonderzoek naar het 3RX-tracé voor de IJzeren Rijn.

Kan de minister dat toelichten? Is de spoorbocht in Venlo hierin opgenomen? Klopt het dat Nederland stilaan een opening maakt voor dit dossier?

22.02 Frank Troosters (VB): *Kan de minister meer uitleg geven over het onderzoek naar het 3RX-tracé? Hoeveel keer werd er sinds 2018 overleg gepleegd met de Nederlandse en Duitse collega's in het kader van de IJzeren Rijn? Welke stappen werden er gezet?*

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Al bijna twintig jaar probeert België de IJzeren Rijn nieuw leven in te blazen. Ons land stootte in het verleden altijd op Nederlandse tegenstand. Ook veel Belgische gemeenten langs het traject vroegen*

également demandé que des mesures d'atténuation et des solutions aux problèmes de mobilité soient prévues.

proactieve milderende maatregelen en oplossingen voor mobiliteitsproblemen.

Comment les communes seront-elles impliquées? Mettra-t-on en place un trajet de participation et une large campagne d'information? Des mesures d'atténuation sont-elles prévues?

Hoe worden de gemeenten betrokken? Komt er een participatietraject en een brede informatiecampagne? Komen er milderende maatregelen?

22.04 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Le projet 3RX est le fameux projet de connexion ferroviaire Rhein-Ruhr-Rail. La procédure de marché public qui sera publiée l'automne prochain est une mise à jour de l'analyse sociale des coûts et des bénéfices, réalisée voici quatre ans. Elle comportera de nouveaux éléments ainsi qu'une actualisation de ceux déjà pris en considération.

22.04 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Het 3RX-project is de zogenaamde Rhein-Ruhr-Rail Connection. De overheidsopdracht, die dit najaar uitgeschreven zal worden, is een actualisering van de maatschappelijke kosten-batenanalyse van vier jaar geleden met een update van de elementen die al in aanmerking werden genomen en met nieuwe elementen.

Les trois pays concernés, y compris la Flandre du côté belge et la Rhénanie du Nord-Westphalie du côté allemand, signeront un accord de coopération tripartite afin d'assurer le bon déroulement de l'adjudication qui commencera normalement cette année et durera environ un an.

De drie betrokken landen, inclusief Vlaanderen aan Belgische zijde en Noordrijn-Westfalen aan Duitse zijde, zullen een driedelige samenwerkingsovereenkomst ondertekenen om de opdracht, die normaliter dit jaar start en ongeveer één jaar zal duren, in goede banen te leiden.

L'ouverture du côté néerlandais n'est pas une nouveauté et a déjà été abordée avec mon prédécesseur lors de la réunion de la commission du 1^{er} juillet 2020.

De opening aan Nederlandse kant is niet nieuw en werd door mijn voorganger al besproken in de commissievergadering van 1 juli 2020.

C'est le SPF Mobilité qui dirige les opérations. L'administration belge sera également chargée de rédiger et de publier le cahier des charges de l'actualisation. Chaque pays supportera un tiers du coût total de l'étude.

De FOD Mobiliteit heeft de lead. De Belgische administratie zal ook instaan voor de opmaak en publicatie van het lastenboek van de actualisering. Elk land draagt een derde van de totale kosten van de studie.

Depuis 2018, il y a eu quatre groupes de pilotage internationaux sur le 3RX. Des contacts bilatéraux répétés ont également eu lieu, tant avec les Pays-Bas qu'avec l'Allemagne, où il a été question du Rhin de fer. Des concertations ont en outre été organisées régulièrement avec la Flandre sur l'évolution du dossier.

Sinds 2018 waren er vier internationale stuurgroepen over 3RX. Er waren ook herhaaldelijk bilaterale contacten, zowel met Nederland als Duitsland, waarbij de IJzeren Rijn aan bod kwam. Ook met Vlaanderen was er regelmatig overleg over de voortgang van het dossier.

Mme Verhaert a abordé des points importants. Comme je n'ai reçu sa question qu'il y a peu, je ne puis malheureusement y répondre plus en détail.

Mevrouw Verhaert heeft belangrijke punten aangeraakt. Aangezien ik haar vraag slechts zeer recent heb ontvangen, kan ik daar helaas nog niet dieper ingaan.

22.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Je me réjouis que le dossier ne soit pas enterré. Des éléments tels que le défi climatique et le Pacte vert font que ce dossier se mettra peut-être en place tôt ou tard. J'attends avec impatience les résultats de l'étude. La réactivation du Rhin de fer rendra le transport de marchandises plus durable dans la région de la Ruhr, mais de plus, cette ligne répondra à la demande d'un meilleur service pour les voyageurs.

22.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik ben blij dat het dossier niet dood is. Elementen als de klimaatuitdaging en de Green Deal maken dat dit dossier misschien vroeg of laat toch in de juiste plooi komt te liggen. Ik kijk uit naar de resultaten van de studie. De reactivering van de IJzeren Rijn zal niet alleen zorgen voor een duurzamer goederenvervoer in het Ruhrgebied, maar zal ook tegemoetkomen aan de vraag naar een betere

dienstverlening aan de reiziger.

22.06 Frank Troosters (VB): Je ne partage pas l'enthousiasme du précédent orateur. Une étude qui date d'il y a quatre ans est donc actualisée aujourd'hui. L'étude elle-même prendra un an, après quoi elle finira sans doute dans un tiroir, de sorte qu'elle puisse de nouveau être mise à jour dans trois ans. J'ai entendu dire que le délai de réalisation du tracé 3RX était estimé à 23 ans dans le meilleur des scénarios, c'est-à-dire sans procédures. Or, il apparaît maintenant que le groupe de pilotage s'est réuni quatre fois depuis 2018. Voici une belle illustration de l'impuissance et de l'incompétence de l'administration politique.

22.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me réjouis de constater que le ministre partage mes préoccupations. J'ai confiance en sa volonté d'associer les riverains et les communes au dossier.

L'incident est clos.

23 Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indignation au sein du service de médiation de l'aéroport" (55019052C)

23.01 Bert Wollants (N-VA): Selon un tweet du Service de Médiation pour l'Aéroport, le cabinet du ministre a annulé une visite à ce service sans explication. Cette communication interpelle. Le fondement juridique de ce service de médiation est par ailleurs fort maigre. L'arrêté royal du 15 mars 2002 ne dispose pas d'une véritable base légale dans la législation supérieure. Le chef du service a été désigné pour une durée indéterminée et ne subit jamais d'évaluation, ce qui n'est le cas dans aucun autre service de médiation.

Quelles leçons le ministre tire-t-il de la communication du Service de Médiation? Un cadre légal solide sera-t-il mise en place pour ce service?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le 16 juin, j'ai effectué une visite de travail planifiée à skeyes. Le Service de Médiation est situé dans le même bâtiment, mais est indépendant. Aucun rendez-vous n'était prévu ce jour-là avec le Service de Médiation.

Le cadre juridique du Service de Médiation doit effectivement être renforcé, en suivant l'exemple de ceux des autres services de médiation. Nous continuerons d'explorer cette piste.

23.03 Bert Wollants (N-VA): Il est dans l'intérêt de tous que le service de médiation soit renforcé au

22.06 Frank Troosters (VB): Ik deel de vreugde van de vorige spreker niet. Nu wordt dus een studie van vier jaar geleden geactualiseerd. Die studie duurt zelf een jaar, waarna ze wellicht in een bureaulade belandt zodat ze binnen een jaar of drie nog eens geactualiseerd kan worden. Er werd me ooit gezegd dat de realisatie van het 3RX-tracé in het beste scenario, dus zonder procedures, op 23 jaar was geschat. Nu blijkt dat de stuurgroep sinds 2018 vier maal is bijeengekomen. De onmacht en de onkunde van het politieke bestuur worden hier tentoongespreid.

22.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ben blij dat de minister mijn bezorgdheid deelt. Ik heb er vertrouwen in dat hij de omwonenden en gemeenten bij het dossier zal betrekken.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verontwaardiging bij de ombudsdienst voor de luchthaven" (55019052C)

23.01 Bert Wollants (N-VA): Volgens een tweet van de ombudsdienst van de luchthaven annuleerde het kabinet van de minister zonder uitleg een bezoek aan die dienst. Die communicatie doet de wenkbrauwen fronsen. Ook de rechtsgrond van die ombudsdienst is behoorlijk mager. Het KB van 15 maart 2002 heeft geen echte rechtsgrond in hogere wetgeving. Het hoofd van de dienst werd voor onbepaalde tijd aangesteld en wordt nooit geëvalueerd. In alle andere ombudsdiensten is dat anders.

Wat leert de minister uit de communicatie van de ombudsdienst? Komt er een degelijk wettelijk kader voor die dienst?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 16 juni bracht ik een gepland werkbezoek aan skeyes. De ombudsdienst is in hetzelfde gebouw gehuisvest, maar is onafhankelijk. Er was geen afspraak met de ombudsdienst op die dag.

Het juridische kader van de ombudsdienst moet inderdaad worden versterkt, naar het voorbeeld van dat van andere ombudsdiensten. We zullen dat spoor verder onderzoeken.

23.03 Bert Wollants (N-VA): Het is in ieders belang dat de ombudsdienst op wettelijk gebied

niveau légal pour qu'il puisse se mesurer aux autres médiateurs de ce pays.

L'incident est clos.

24 Interpellation et questions jointes de
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55000152I)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55019652C)
 - Evita Willaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal à Gand" (55019664C)

24.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La SNCB est propriétaire du site de l'Arsenaal à Gentbrugge, un terrain de 13 hectares tout près d'un quartier animé offrant un potentiel de 113 000 mètres carrés pour de nouvelles constructions. Gand fait face à une très grave crise du logement et a développé une vision d'avenir pour le site. Les habitants du quartier rêvent quant à eux de logements à un prix accessible, de verdure, d'espaces de vie et de jeu.

L'actuelle vente au plus offrant représente de ce point de vue l'exact contraire de ce qu'il faudrait faire pour garantir des logements abordables ou la participation des habitants.

Le PTB s'est emparé du dossier à Gand. Il est ressorti d'un sondage à Gentbrugge que 98 % des habitants du quartier souhaitent que la ville achète le site. Des citoyens mènent une action et une pétition circule.

Les prix du logement à Gand ont doublé cette dernière décennie. Les personnes à faibles revenus sont contraintes de quitter la ville et doivent ensuite faire la navette vers leur lieu de travail. Le ministre peut garder le site Arsenaal hors des mains du capital. Le grand capital de l'immobilier n'investit que dans ses propres intérêts, pas dans l'intérêt sociétal. Le bourgmestre libéral de Gand a lui aussi quelque peu changé d'avis et se contente maintenant de 40 % de la surface habitable. Cependant, les Gantois demandent l'expropriation de la totalité du terrain. Eu égard au prix de marché, estimé entre 25 et 30 millions d'euros, la SNCB en tirera quand même bénéfice.

Les riverains ne comprennent pas comment des biens publics – et donc appartenant à la collectivité – peuvent se retrouver entre les mains du secteur immobilier, notamment du groupe Ghelamco, qui laissera le terrain en friche afin d'en augmenter la valeur. Dans le même temps, la crise

versterkt wordt, zodat hij zich kan meten met de andere ombudsdiensten in dit land.

Het incident is gesloten.

24 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite te Gent" (55000152I)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55019652C)
 - Evita Willaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gent" (55019664C)

24.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De NMBS is eigenaar van de Arsenaalsite in Gentbrugge, een terrein van 13 hectare vlak bij een levendige woonwijk met een potentieel van 113.000 vierkante meter aan nieuwbouw. Gent kampt met een enorme wooncrisis en heeft een toekomstvisie voor de site. In de wijk zelf droomt men van betaalbaar wonen, groen en leef- en speelruimte.

In die context is de lopende verkoop aan de hoogste bidder de slechtst mogelijke manier om te zorgen voor betaalbaar wonen of buurtinspraak.

In Gent zet de PVDA de schouders onder dit dossier. Uit een bevraging in Gentbrugge bleek dat 98 % van de buurtbewoners wil dat de stad de site opkoopt. Burgers voeren actie en er loopt een petitie.

De woningprijzen in Gent zijn in de voorbije tien jaar verdubbeld. Mensen met een laag inkomen zijn gedwongen Gent te verlaten en moeten daarna pendelen naar hun werkplek. De minister kan de Arsenaalsite uit de handen van het kapitaal houden. Het grote vastgoedkapitaal investeert enkel in eigenbelang, niet in het maatschappelijke belang. De Gentse liberale burgemeester heeft zijn visie ook al wat bijgestuurd en is nu tevreden met 40 % van de woonoppervlakte. De Gentenaars vragen echter dat de volledige oppervlakte wordt onteigend. De NMBS zal er – met een geraamde marktprijs van 25 à 30 miljoen – nog steeds iets aan verdienen.

De buurtbewoners begrijpen niet dat eigendom van de overheid – dus van iedereen – in handen zou komen van de vastgoedsector, bijvoorbeeld van Ghelamco Group, die de grond braak zal laten liggen om de waarde ervan te verhogen. Ondertussen blijft de grote wooncrisis onveranderd.

majeure à laquelle nous assistons dans le secteur du logement perdure.

Contrairement à la réponse donnée par le ministre la dernière fois, il existe bel et bien une alternative. Conformément à l'article 159 de la loi du 21 mars 1991 relative aux entreprises publiques, le Roi peut, sur proposition du ministre et après avis du conseil d'administration de la SNCB, autoriser l'expropriation des biens immobiliers qui ne sont plus utiles à l'exploitation ferroviaire. La vente publique prouve que le terrain n'est plus utile à l'exploitation des chemins de fer. Il existe une certaine ambiguïté quant à savoir quel ministre doit procéder à la proposition, mais eu égard à votre compétence relative à la SNCB et Electrabel, il doit s'agir de vous.

Je suis impatiente de découvrir la position des parlementaires gantois dans ce dossier. L'opinion de l'Open Vld est connue. Groen demeure relativement taiseux. L'échevin gantois des Finances, membre de Vooruit, a semblé estimer qu'il était plus important d'avoir des comptes en équilibre que d'investir dans un avenir durable pour les Gantois.

Le ministre soutient-il la proposition d'expropriation par la ville de Gand? Proposera-t-il l'expropriation cette semaine encore? Procédera-t-il cette semaine encore à la suspension provisoire de la vente prévue du site de l'Arsenaal ou décidera-t-il en accord avec la SNCB que celle-ci rendra son avis dans le mois? Consentira-t-il à la proposition d'expropriation du site de l'Arsenaal quel que soit l'avis du conseil d'administration de la SNCB?

24.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le site de l'Arsenaal représente un levier fort important pour le développement urbain à Gand. Il y a des années, la ville de Gand avait déjà exprimé son intérêt pour l'achat de ce terrain. Il y a quelques semaines, le ministre a répondu que la SNCB n'avait pas d'autre choix que de mettre ce site en vente par le biais d'une consultation publique du marché.

La ville souhaite pour ces 13 hectares un développement mixte, mettant l'accent sur l'économie mais aussi sur le logement. Une part de 30 % du site serait consacrée à des logements et 40 % de ce pourcentage seraient affectés à des logements sociaux et à des logements à loyer modéré. La ville est intéressée par l'acquisition directe de cette partie. La demande d'habitations à prix abordable est en effet énorme.

In tegenstelling tot wat de minister vorige keer antwoordde, is er wel degelijk een alternatief. Conform artikel 159 van de wet van 21 maart 1991 op de overheidsbedrijven kan de Koning, op voordracht van de minister en na advies van de raad van bestuur van de NMBS, de onteigening toestaan van een onroerend goed dat niet langer nuttig is voor de spoorwegexploitatie. De openbare verkoop bewijst dat de gronden niet langer nuttig zijn voor de spoorwegexploitatie. Er bestaat wat onduidelijkheid met betrekking tot de minister die de voordracht moet doen, maar als minister bevoegd voor de NMBS en Electrabel blijkt u dat te zijn.

Ik ben benieuwd naar het standpunt van de Gentse parlementairen in dit dossier. De mening van Open Vld is bekend. Van Groen kregen we nog niet veel te horen. De Gentse schepen van Financiën, van Vooruit, leek het belangrijker te vinden dat de rekeningen kloppen dan te investeren in een duurzame toekomst voor de Gentenaars.

Steunt de minister het voorstel voor onteigening door de stad Gent? Zal hij de onteigening nog deze week voordragen? Zal hij nog deze week de geplande verkoop van de Arsenaalsite tijdelijk laten opschorten of met de NMBS afspreken dat het advies binnen de maand zal worden verleend? Zal hij een voordracht tot onteigening van de Arsenaalsite toestaan ongeacht het advies van de raad van bestuur van de NMBS?

24.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De Arsenaalsite vormt een enorme hefboom voor stedelijke ontwikkeling. De stad Gent heeft jaren geleden wel degelijk al te kennen gegeven geïnteresseerd te zijn in de aankoop van deze grond. Enkele weken geleden antwoordde de minister dat de NMBS geen enkele andere optie heeft dan die grond te koop aan te bieden via openbare marktconsultatie.

De stad zou voor deze 13 hectare graag een gemengde ontwikkeling hebben, met economische functies, maar ook met woningen. Van de site zou 30 % in aanmerking komen voor woningbouw, en daarvan zou 40 % in aanmerking komen voor het realiseren van sociale woningen en budgethuurwoningen. De stad is geïnteresseerd in de rechtstreekse aankoop van dat gedeelte. Er is inderdaad een enorme vraag naar betaalbare woningen.

Quelle est la position du ministre par rapport à la demande de la ville? Est-ce encore possible maintenant que la vente publique est en cours et que les offres peuvent être introduites jusqu'au 13 août?

Si ce n'est pas possible, la ville demandera l'autorisation à la ministre des Entreprises publiques de lancer la procédure d'expropriation. Quelle est la procédure à suivre en vue d'une expropriation partielle ou complète du site de l'Arsenaal? Est-ce encore possible dans le cadre d'une procédure de vente en cours?

L'appel concernant la gestion et l'occupation temporaires du site est à présent clôturé. Un concessionnaire a-t-il été désigné? Quelle est l'indemnité de concession? En quoi consisterait l'occupation temporaire du site? Comment le jury a-t-il été constitué?

24.03 Evita Willaert (Ecolo-Groen): *L'ancien atelier central de la SNCB de Gentbrugge, le site de l'Arsenaal, a été mis en vente. La ville de Gand avait exprimé son souhait d'être considérée comme partenaire préférentiel pour la vente, mais le conseil d'administration de la SNCB n'a pas accédé à cette demande et a procédé à une vente publique.*

Serait-il encore possible d'un point de vue juridique de procéder à une vente publique pour une partie du site et de faire acheter l'autre partie par la ville en vue de la construction de logements sociaux et/ou abordables? Qui détiendrait le pouvoir de prendre cette décision? Une expropriation est-elle possible? Quelle serait la procédure à suivre dans ce cas?

24.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le site de l'Arsenaal à Gand est en vente depuis fin mars. Les offres peuvent être introduites jusqu'au 13 août.

La SNCB et la ville de Gand se concertent régulièrement sur les plans de développement du site de l'Arsenaal, aussi bien en ce qui concerne son affectation provisoire jusqu'en 2025 qu'en ce qui concerne son affectation définitive. La ville de Gand a formulé une vision claire en collaboration avec la SNCB. Ainsi, le site sera finalement dédié à une mixité de fonctions urbaines, d'habitation et de travail, avec une attention particulière pour le développement durable, économique et social.

Hier, j'ai reçu une lettre du collège des bourgmestre et échevins de Gand. Cette lettre a également été adressée à la CEO et au président du conseil d'administration de la SNCB.

Hoe staat de minister tegenover de vraag van de stad? Is dat nog mogelijk nu de openbare verkoop al loopt en er tot 13 augustus een bod kan worden uitgebracht?

Indien dit niet mogelijk is, zal de stad de toelating vragen aan de minister van Overheidsbedrijven om de onteigeningsprocedure op te starten. Wat is de te volgen procedure voor een gedeeltelijke of volledige onteigening van de Arsenaalsite? Is dat nog mogelijk in een lopende verkoopprocedure?

De oproep over het tijdelijke beheer en de tijdelijke invulling van de site is nu afgesloten. Is er een concessionaris aangeduid? Wat is de concessievergoeding? Wat zou de tijdelijke invulling van de site allemaal inhouden? Hoe was de jury samengesteld?

24.03 Evita Willaert (Ecolo-Groen): *De voormalige centrale werkplaats van de NMBS in Gentbrugge, de Arsenaalsite, staat te koop. De stad Gent heeft gevraagd om preferentiële partner te worden bij de verkoop, maar de raad van bestuur van de NMBS wou daar niet in meegaan en is overgegaan tot een openbare verkoop.*

Is het juridisch nog mogelijk om een deel van de site openbaar te verkopen en een deel door de stad te laten aankopen voor sociaal en/of betaalbaar wonen? Bij wie ligt daarvoor de beslissingsbevoegdheid? Is een onteigening mogelijk? Welke procedure moet dan worden gevolgd?

24.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De Arsenaalsite in Gent staat sinds eind maart te koop. Biedingen kunnen worden uitgebracht tot 13 augustus.

De NMBS en de stad Gent plegen op regelmatige basis overleg over de ontwikkelingsplannen voor de Arsenaalsite, zowel voor de tijdelijke invulling ervan tot 2025 als voor de definitieve bestemming. De stad Gent heeft in samenwerking met de NMBS ook een duidelijke visie geformuleerd. Zo zal de site uiteindelijk worden gebruikt voor een mix van stedelijke functies, wonen en werken, met de klemtoon op een duurzame, economische en sociale ontwikkeling.

Gisteren heb ik een brief ontvangen van het Gentse college van burgemeester en schepenen. Die brief was tevens gericht aan de CEO en de voorzitter van de NMBS.

Le collègue adresse trois demandes à la SNCB dans le cadre de la procédure de vente. Il demande tout d'abord de poursuivre la procédure commune enclenchée et d'être associé le plus possible à l'évolution du dossier. Il demande ensuite s'il est possible de vendre directement à la ville de Gand la partie du site prévue, dans l'étude conceptuelle, pour des logements sociaux et abordables. Il demande enfin l'autorisation d'exproprier une partie du site si la vente n'est pas possible. Il s'agit d'un élément nouveau qui doit être étudié d'un point de vue juridique.

Quelles sont les possibilités étant donné que la vente publique a déjà débuté et compte tenu des règles régissant la vente directe de biens de la SNCB? J'ai demandé à mes services de me tenir informé à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, la SNCB et la ville de Gand devront se remettre autour de la table afin de clarifier ces différents points.

Dans ma réponse à la lettre, j'indiquerai que les biens immeubles qui appartiennent à la SNCB ne peuvent pas être expropriés. Toutefois, en vertu de l'article 159 de la loi du 21 mars 1991, le Roi peut consentir à une exception lorsque le bien immeuble n'est plus utile à l'exploitation ferroviaire, sur proposition du ministre en charge de la SNCB et à condition que le conseil d'administration de la SNCB ait rendu un avis non contraignant à ce propos. La procédure d'expropriation prévoit également que le pouvoir expropriant doit s'acquitter d'une indemnité qui correspond à la valeur du bien.

Il est vrai que le site de l'Arsenaal à Gentbrugge n'est plus utile à l'exploitation ferroviaire, mais d'autres conditions doivent également être remplies avant de pouvoir procéder à l'expropriation: l'expropriation n'est possible que lorsque l'acquisition du bien est nécessaire afin de préserver l'intérêt général et qu'il n'existe pas d'autre possibilité.

En cas d'expropriation, l'administration locale de Gand devra également respecter la procédure et les conditions imposées par le décret flamand sur l'expropriation.

Je comprends parfaitement que la ville de Gand souhaite offrir des logements abordables aux Gantois. Je demanderai donc à la SNCB et à la ville de Gand d'étudier ensemble quelles sont les solutions possibles pour le projet du site de

In het kader van de verkoopprocedure richt het college namelijk drie verzoeken aan de NMBS. In de eerste plaats vraagt men om het gezamenlijk traject voort te zetten en maximaal betrokken te worden bij de voortgang van het dossier. Vervolgens vraagt het college of het mogelijk is om het gedeelte van het terrein dat in de conceptstudie is geormerkt voor sociaal en betaalbaar wonen rechtstreeks aan de stad Gent te verkopen. Ten slotte vraagt men de toestemming om een deel van het gebied te onteigenen als de verkoop niet mogelijk zou zijn. Dat is een nieuw element, dat vanuit juridisch oogpunt bestudeerd moet worden.

Wat is er mogelijk, gezien de openbare verkoop reeds is begonnen en rekening houdend met de regels omtrent de rechtstreekse verkoop van goederen van de NMBS? Ik heb mijn diensten verzocht mij hierover te informeren.

In elk geval zullen de NMBS en de stad Gent hierover opnieuw rond de tafel moeten gaan zitten om een en ander te verduidelijken.

In antwoord op de brief zal ik melden dat onroerende goederen die eigendom zijn van de NMBS niet onteigend kunnen worden. Wel kan de Koning volgens artikel 159 van de wet van 21 maart 1991 in een uitzondering voorzien wanneer het onroerend goed niet meer nuttig is voor de spoorwegexploitatie, op voorwaarde dat de minister bevoegd voor de NMBS dat heeft voorgesteld en er ook een niet-bindend advies is uitgebracht door de raad van bestuur van de NMBS. Bij de onteigeningsprocedure dient de onteigenende overheid ook een vergoeding te betalen die overeenstemt met de waarde van het goed.

De Arsenaalsite in Gentbrugge is weliswaar niet langer nuttig voor de spoorwegexploitatie, maar ook andere voorwaarden moeten vervuld zijn vooraleer onteigend kan worden: onteigening kan immers alleen wanneer de verwerving van het goed noodzakelijk is in het kader van het algemeen belang en er geen andere mogelijkheid is.

Het lokaal bestuur van Gent zal bij de onteigening ook de procedure en voorwaarden die zijn opgelegd in het Vlaamse onteigeningsdecreet moeten naleven.

Ik begrijp heel goed dat de stad Gent betaalbare huisvesting wil aanbieden aan de Gentenaars. Daarom zal ik de NMBS en de stad Gent verzoeken om samen te onderzoeken welke oplossingen mogelijk zijn voor het project op de Arsenaalsite.

l'Arsenaal. Ces solutions devront tenir compte en suffisance des intérêts des différentes parties.

J'espère qu'un consensus pourra être dégagé pour transformer le site de l'Arsenaal en un espace magnifique pour les Gantois. En attendant le projet de développement urbain définitif, la SNCB a désigné la semaine dernière, en collaboration avec la ville, la société gantoise Revive qui est chargée de concrétiser une affectation temporaire pour le site.

Il a été opté pour Revive en raison de l'approche cocreative du promoteur, de la diversité des acteurs et des thèmes qu'il entend loger sur le site et de l'attention qu'il consacre au voisinage.

Fin août, la ville exposera ses plans pour l'affectation temporaire à l'occasion d'une séance d'information destinée au voisinage. Le lancement proprement dit est prévu pour janvier 2022.

24.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je suis heureuse que les choses avancent. C'est également une bonne chose que le ministre se base sur l'article 159. Cependant, nous sommes en faveur d'une expropriation complète, parce que dans ce cas, on pourra développer un site entier dans tous ses aspects. Le plan "Ruimte voor Gent" (de l'espace pour Gand) prévoit même une nouvelle gare à Gentbrugge.

Quel acteur privé serait disposé à construire une gare dans ces conditions-là? De plus, il est absurde d'exproprier uniquement la zone destinée aux logements abordables. Après tout, il s'agit d'un site public, non pas d'un domaine privé. Nous avons donc déposé une motion, car nous souhaitons une expropriation complète, afin que le domaine public puisse être envisagé dans son intégralité avec les habitants.

24.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je remercie le ministre pour son approche constructive et ouverte face à la demande de l'administration communale de Gand d'acquiescer finalement une partie du site, même si la faisabilité de cette démarche doit encore être examinée sur le plan juridique. Bien entendu, j'espère vivement que cela sera possible, car il est très important que la ville ait le contrôle de la partie du site destinée aux logements abordables. Il y a une vision claire, avec une combinaison d'habitat, d'espaces professionnels et d'économie durable. Il est donc permis de se demander si la ville doit être propriétaire de l'ensemble du site. J'attends avec impatience l'examen juridique.

Daarbij moet voldoende rekening worden gehouden met de belangen van de verschillende partijen.

Hopelijk kan de Arsenaalsite in consensus worden ontwikkeld tot een prachtig plein voor de Gentenaars. In afwachting van de definitieve stedelijke ontwikkeling stelde de NMBS vorige week, in samenwerking met de stad, de Gentse onderneming Revive aan om een tijdelijke invulling te geven aan deze site.

Revive is gekozen vanwege de cocreative aanpak van de ontwikkelaar, de diversiteit aan spelers en thema's die hij op de site wil huisvesten en zijn aandacht voor de omliggende buurt.

Eind augustus zal de stad op een infomoment voor de buurt haar plannen voor de tijdelijke invulling toelichten. De eigenlijke start is gepland voor januari 2022.

24.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben blij dat de zaken vooruitgaan. Het is ook goed dat de minister voortgaat op artikel 159. Wel zijn wij voorstander van een volledige onteigening omdat men dan een hele site kan ontwikkelen in alle aspecten. Het plan 'Ruimte voor Gent' behelst zelfs een nieuw treinstation in Gentbrugge.

Welke privéspeler zal ooit zomaar een treinstation bouwen? Bovendien is het absurd om alleen de zone voor betaalbaar wonen te onteigenen. Het gaat hier immers om een publieke site, niet om een privé domein. Wij hebben dus een motie ingediend omdat wij een volledige onteigening willen, zodat het publieke domein in zijn geheel kan worden bekeken samen met de bewoners.

24.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik dank de minister voor zijn constructieve en open benadering van de vraag van het stadsbestuur van Gent om toch een gedeelte van de site te verwerven, al moet de haalbaarheid daarvan nog juridisch worden onderzocht. Uiteraard hoop ik vurig dat dit zal kunnen, want het is heel belangrijk dat de stad de regie heeft over het gedeelte van de site voor betaalbaar wonen. Er is een duidelijke visie, met een mix van wonen, werken en duurzame economie. Daarom is het nog maar de vraag of de stad de hele site moet bezitten. Ik kijk uit naar het juridisch onderzoek.

24.07 Evita Willaert (Ecolo-Groen): Je m'associe aux remerciements adressés au ministre pour sa réponse et son attitude constructive. Il a agi très rapidement: il a déjà demandé un examen juridique et il est disposé à poursuivre la concertation dans les semaines à venir, ce que nous trouvons très important.

Mon groupe a toujours été favorable à l'acquisition de l'ensemble ou d'une partie du site. La vision du site est très belle et pourra déboucher sur un projet d'urbanisation magnifique. La ville dispose de toute une série de leviers pour concrétiser cette vision. Toutefois, la ville de Gand doit pouvoir garder le contrôle pour ce qui est des logements abordables.

24.08 Tomas Roggeman (N-VA): Il s'agit d'un débat très intéressant. Vu de l'extérieur, je m'étonne que la ville de Gand veuille acquérir des terrains de la SNCB sans les payer, par voie d'expropriation, parce qu'elle considère que ces terrains sont trop chers. De toutes les villes et communes flamandes, la ville de Gand est la mieux financée par habitant par le Fonds flamand des communes. Je prends également acte du fait que, dans ce dossier, on veut dépouiller financièrement une entreprise publique fédérale au profit des intérêts individuels d'une ville. Cela crée un dangereux précédent.

En tant qu'échevin, je trouve cette discussion très utile et j'établirai peut-être aussi ma liste de desiderata locaux avec tous les terrains et zones que la ville de Termonde pourrait acquérir de cette manière. Cependant, cette situation est source d'une grande incertitude pour la SNCB, qui a déjà des fonds propres négatifs compensés par la valeur des biens immobiliers. Créer autant d'instabilité ne me semble pas être l'opération la plus pertinente.

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Maria Vindevoghel
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- considérant que l'entreprise publique SNCB est propriétaire du vaste site de près de 13 ha de l'Arsenaal à Gand;
- considérant que la SNCB souhaite procéder à la vente du site de l'Arsenaal à Gand;

24.07 Evita Willaert (Ecolo-Groen): Ook ik dank de minister voor zijn antwoord en zijn constructieve houding. Hij heeft heel snel gehandeld: de vraag naar het juridische onderzoek is al gesteld en hij is bereid om de komende weken verder rond de tafel te blijven zitten, wat wij zeer belangrijk vinden.

Mijn fractie is er altijd voorstander van geweest om ofwel de hele site te verwerven, ofwel een deel van de site. De visie op de site is heel mooi en kan een prachtige stadsontwikkeling opleveren. De stad beschikt over heel wat elementen om die visie daar ook waar te maken. Wel moet Gent de regie in handen kunnen houden voor het deel betaalbaar wonen.

24.08 Tomas Roggeman (N-VA): Ik vind dit een heel interessant debat. Wat ik als buitenstaander zeer sterk vind, is dat de stad Gent gronden van de NMBS wil verwerven zonder ervoor te betalen, via een onteigening, omdat ze de gronden te duur vindt. Van alle Vlaamse steden en gemeenten is de stad Gent per hoofd van de bevolking het best gefinancierd door het Vlaamse Gemeentefonds. Ik neem ook acte van het feit dat men hier een federaal overheidsbedrijf financieel willen uitkleden ten bate van de individuele belangen van een stad. Dat schept een gevaarlijk precedent.

Als schepen vind ik dit een zeer nuttige bespreking en ik zal misschien ook mijn lokaal verlanglijstje opmaken van alle gronden en terreinen die de stad Dendermonde op deze manier kan verwerven. Het creëert echter wel een grote onzekerheid voor de NMBS, die vandaag al een negatief eigen vermogen heeft, dat wordt gecompenseerd door de waarde van het vastgoed. Zoveel instabiliteit creëren lijkt mij dan niet de verstandigste zet.

Moties

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

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Maria Vindevoghel
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende dat het overheidsbedrijf NMBS eigenaar is van de bijna 13 ha grote Arsenaalsite te Gent;
- overwegende dat de NMBS wil overgaan tot de verkoop van de Arsenaalsite te Gent;

- considérant que la SNCB décrit l'Arsenaal comme le Tour & Taxis de Gand eu égard au potentiel important que présente le site;
- considérant la pénurie d'habitations à prix abordable à Gand;
- considérant que la liste d'attente en vue d'obtenir un logement social à Gand comprend plus de 11 000 personnes;
- considérant que la ville de Gand est intéressée par le développement pour le site de l'Arsenaal d'un projet d'avenir social, vert et dynamique;
- considérant que le site de l'Arsenaal est estimé à 25 millions d'euros;
- considérant que les autorités peuvent s'exproprier entre elles;

demande au gouvernement

- de recourir à l'article 159 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;
- de lancer la procédure d'expropriation par la ville de Gand du site de l'Arsenaal."

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

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

25 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coopération de la SNCB aux Points Mob" (55019078C)

25.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *La SNCB demande une intervention financière pour sa coopération aux Points Mob.*

Est-ce exact? La SNCB ne voit-elle donc pas la plus-value de la coopération avec les transports régionaux? Le ministre encouragera-t-il la SNCB à coopérer plus activement aux Points Mob, sans compensation financière?

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Réaliser des progrès dans l'offre de transports publics requiert une coordination entre la SNCB et les sociétés de transport régionales. La SNCB participe volontiers à toutes les initiatives qui contribuent à la poursuite du déploiement des gares comme nœuds de correspondance du réseau de transports publics. La SNCB collabore intensivement avec les régions de transport à la mise en place des Points Mob (ou Points Hoppin) près des gares et ne demande pour cela aucune compensation financière. Dans le cadre des Points Mob, l'objectif consiste également à proposer des systèmes de partage pour le transport sur mesure. Les discussions avec les régions de transport se

- overwegende dat de NMBS de Arsenaalsite omschrijft als het Tour & Taxis van Gent verwijzend naar het grote potentieel van de site;
- overwegende het gebrek aan betaalbare woningen in Gent;
- overwegende dat meer dan 11.000 mensen op een wachtlijst voor een sociale woning staan in Gent;
- overwegende de interesse van de Stad Gent om de Arsenaalsite zelf te ontwikkelen als sociaal, groen en dynamisch toekomstproject;
- overwegende dat de Arsenaalsite is geschat op 25 miljoen euro;
- overwegende dat overheden elkaar onderling kunnen onteigenen;

vraagt aan de regering

- om gebruik te maken van artikel 159 uit de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;
- om de procedure tot onteigening van de Arsenaalsite door de Stad Gent op te starten."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

25 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De medewerking van de NMBS aan Mobipunten" (55019078C)

25.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *De NMBS vraagt een financiële tegemoetkoming voor haar medewerking aan de Mobipunten.*

Klopt dat? Ziet de NMBS dan geen meerwaarde in samenwerking met het regionale vervoer? Zal de minister de NMBS aansporen om actiever en zonder financiële compensatie mee te werken aan de Mobipunten?

25.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De vooruitgang van het openbaar vervoer vereist coördinatie tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen. De NMBS werkt graag mee aan alle initiatieven die bijdragen aan een verdere uitbouw van de stations tot knooppunten van openbaar vervoer. De NMBS werkt intensief samen met de vervoerregio's aan de implementatie van Mobipunten (of Hoppinpunten) bij de stations en vraagt daarvoor geen enkele financiële compensatie. Er wordt in het kader van de Mobipunten ook gezocht naar de implementatie van deelsystemen voor het vervoer op maat. De gesprekken met de vervoerregio's verlopen in een constructieve sfeer.

déroulent dans une ambiance constructive.

La SNCB est ouverte à l'installation de vélos partagés dans les gares. Ils entrent dans la catégorie des transports publics et n'ont donc pas un caractère commercial, mais ils contribuent à parcourir le "dernier kilomètre".

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il semble qu'il y ait eu un malentendu. Je me réjouis que la SNCB offre gracieusement son concours.

L'incident est clos.

26 Question de Marco Van Hees à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mort à petit feu de la ligne SNCB n° 108 (La Louvière-Binche)" (55019087C)

26.01 Marco Van Hees (PVDA-PTB): La ligne 108 La Louvière-Binche comptait, pendant plus d'un siècle, une dizaine de gares, et allait jusqu'à Erquelinnes. Il n'y reste plus, aujourd'hui, qu'un arrêt et une gare. Cette ligne a été ramenée à une seule voie en 2002, et depuis 2014 les derniers trains de la journée ne desservent plus l'arrêt ni la gare. La fréquence entre La Louvière et Bruxelles est de deux trains par heure, mais d'un seul entre Binche et Bruxelles. La fermeture des guichets de Binche est prévue pour cette année.

L'argument pour élaguer ces petites lignes est toujours celui du manque de passagers. Mais c'est un cercle vicieux car on décourage ainsi les voyageurs de prendre le train sur ces lignes, qui finissent par fermer. C'est ce que je ne voudrais pas qu'il arrive à la ligne 108.

La circulation sur voie unique n'augmente-t-elle pas le risque d'accidents? Les deux derniers trains venant de Bruxelles pourraient-ils aller jusqu'à Binche? Ne faudrait-il pas revenir sur la décision de fermer les guichets?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La circulation sur voie unique n'entraîne pas de hausse du risque d'accidents, grâce aux mécanismes d'aiguillages.

Les gares de Binche et Leval étaient desservies jusqu'à 23 h 56 jusqu'en 2014, mais les deux derniers trains affichaient des fréquentations très faibles (une dizaine de voyageurs), et l'offre y a donc été revue à la baisse. Le week-end, la SNCB assure une arrivée à Binche à 22 h 48 et à 23 h 48.

De NMBS staat open voor het installeren van deelfietsen in de stations. Ze worden beschouwd als openbaar vervoer en hebben dus geen commercieel karakter, maar helpen om de *last mile* te realiseren.

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Blijkbaar is er een misverstand ontstaan. Ik ben blij dat de NMBS kosteloos haar medewerking verleent.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Marco Van Hees aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stille afbraak van de NMBS-lijn nr. 108 (La Louvière-Binche)" (55019087C)

26.01 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Op lijn 108 La Louvière-Binche waren er gedurende meer dan een eeuw een tiental stations. Die lijn liep tot Erquelinnes. Vandaag blijven er daar nog één stopplaats en één station van over. Deze lijn werd in 2002 tot één spoor teruggebracht en sinds 2014 houden de laatste treinen van de dag niet meer halt aan de stopplaats noch in het station. De frequentie tussen La Louvière en Brussel bedraagt twee treinen per uur, maar tussen Binche en Brussel is er slechts één trein per uur. De sluiting van de loketten in het station Binche staat voor dit jaar gepland.

Het argument om op die kleine lijnen te bezuinigen is steeds dat er te weinig reizigers zijn. Dat is echter een cirkelredenering, want op die manier ontmoedigt men de reizigers om op die lijnen nog de trein te nemen, waardoor de lijnen uiteindelijk gesloten worden. Ik zou niet willen dat lijn 108 hetzelfde lot beschoren is.

Verhoogt het feit dat de treinen over een enkelspoor moeten rijden het risico op ongevallen niet? Zouden de laatste twee treinen uit Brussel tot Binche kunnen doorrijden? Moet men niet terugkomen op de beslissing om loketten te sluiten?

26.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Enkelsporige trajecten verhogen het risico op ongevallen niet, dankzij de wisselsystemen.

Tot in 2014 halteerde de laatste trein in de stations Binche en Leval nog om 23.56 uur, maar er maakten erg weinig reizigers gebruik van de laatste twee treinen (een tiental mensen), en daarom werd het aanbod ingeperkt. In het weekend stoppen er nog treinen in Binche om 22.48 uur en om 23.48 uur.

Mon ambition est grande et je veux augmenter l'offre et l'amplitude des trains (plus tôt et plus tard). Les amplitudes actuellement offertes sont d'ailleurs bien plus larges que ce que prévoit le contrat de gestion de 2008. Mon équipe élabore chaque jour avec la SNCB le futur contrat de service public.

Les amplitudes horaires sont discutées avec la SNCB. C'est un moyen d'améliorer l'attractivité du rail et d'en faire la colonne vertébrale de la mobilité belge.

26.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Je fais confiance à vos explications techniques sur le risque d'accident.

J'espère que votre ambition d'augmenter l'offre dans le contrat de gestion s'appliquera à la ligne 108 et que les deux derniers trains iront jusque Binche. L'explication liée au faible nombre de voyageurs suit une logique qui fait fermer les petites lignes, j'espère que vous n'y souscrivez pas.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55019117C de Mme Buyst est transformée en question écrite.

27 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La stratégie vélo de la SNCB" (55019133C)

27.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La SNCB a récemment annoncé plusieurs mesures positives dans sa nouvelle stratégie vélo. Il est absolument nécessaire de renforcer la multimodalité. La SNCB a annoncé une stratégie vélo évolutive dans les années à venir pour répondre aux attentes de ses clients.

Un tarif vélo proportionnel à la distance effectuée en train va-t-il être envisagé? Une augmentation du nombre de parkings sécurisés est-elle prévue? Le choix des gares disposant d'un parking sécurisé sera-t-il fait en concertation avec les associations de terrain?

Qu'est-il prévu dans la stratégie vélo de la SNCB pour améliorer l'accessibilité des quais aux vélos (mises à part les nouvelles voitures M7)?

Mijn ambitieniveau ligt hoog, en ik wil het treinaanbod uitbreiden, en ook meer treinen op een dag (vroegere en latere treinen) op een lijn laten rijden. Nu rijden er al meer treinen op de dag dan wat het beheerscontract uit 2008 bepaalt. Mijn team werkt samen met de NMBS elke dag aan het toekomstige openbaredienstcontract.

De dienstregelingen zullen met de NMBS worden besproken. Dat is een middel om de aantrekkelijkheid van het spoor te vergroten en er de ruggengraat van de Belgische mobiliteit van te maken.

26.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Ik heb vertrouwen in uw technische uitleg over het ongevalrisico.

Ik hoop dat uw ambitie om het treinaanbod in het beheerscontract te verhogen ook zal gelden voor lijn 108 en dat de twee laatste treinen tot Binche zullen doorrijden. De uitleg die verband houdt met het kleine aantal reizigers volgt een logica die tot de sluiting van de kleine lijnen leidt en ik hoop dat u niet achter die logica staat.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019117C van mevrouw Buyst wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

27 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsstrategie van de NMBS" (55019133C)

27.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De NMBS heeft onlangs een reeks van positieve maatregelen aangekondigd in het kader van haar nieuwe fietsstrategie. Het is absoluut noodzakelijk om het multimodale vervoer te versterken. De NMBS kondigt een flexibele fietsstrategie aan, die de komende jaren zal evolueren om op de verwachtingen van de reizigers in te spelen.

Zal een fietstarief afhankelijk van de met de trein afgelegde afstand overwogen worden? Zal het aantal beveiligde parkings opgetrokken worden? Zal de keuze voor de stations met een beveiligde parking gemaakt worden in overleg met de verenigingen op het terrein?

Waarin wordt er in de fietsstrategie van de NMBS voorzien om de toegankelijkheid van de perrons voor fietsen te verbeteren (afgezien van de nieuwe M7-treinstellen)?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Un navetteur sur cinq laisse son vélo au parking de la gare; d'autres l'embarquent dans le train.

La SNCB accroît les parkings vélos pour atteindre 150 000 places. La SNCB a travaillé à une stratégie train + vélo ambitieuse et cohérente. C'est un premier pas que j'encourage à poursuivre.

Un tarif vélo proportionnel à la distance n'est pas envisagé pour cette année mais la stratégie train + vélo prévoit une évaluation du produit "supplément vélo". Ce tarif est à fixer dans le futur contrat de service public de la SNCB.

La SNCB veut accroître significativement les places vélo équipées d'un contrôle d'accès sûr, en collaboration avec les autorités locales.

La stratégie vélo intègre l'accessibilité des vélos aux quais à l'accessibilité autonome pour tous dans les nouveaux projets de gares et les rénovations. On équipera les escaliers de goulottes pour vélos là où il n'y en a pas.

Je continuerai à faciliter la combinaison idéale du train et du vélo.

27.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): La stratégie vélo constitue un premier pas. On va encourager chaque pas de la SNCB pour renforcer l'attractivité du vélo et la multimodalité.

La tarification forfaitaire peut s'avérer dissuasive. La réflexion sur la tarification pourrait donc accompagner le renforcement de l'offre dans les trains.

Concernant les goulottes pour les vélos et l'accessibilité des quais, j'entends votre réponse et je salue les efforts consentis. On ne saura pas rendre tous les quais 100 % accessibles d'ici 2024-2025. Dès lors, il faut des solutions intermédiaires; je sais que des projets pilotes sont en cours, notamment à Bruxelles-Chapelle.

L'incident est clos.

27.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Een op de vijf pendelaars laat zijn fiets in de fietsstalling van het station achter; anderen nemen de fiets mee op de trein.

De NMBS verhoogt de capaciteit van de fietsenparkings tot 150.000 plaatsen en heeft werk gemaakt van een ambitieuze en coherente trein-fietsstrategie. Ik moedig de spoorwegmaatschappij ertoe aan om een vervolg te breien aan die eerste stap in de goede richting.

Een fietstarief in verhouding tot de afgelegde afstand wordt voor dit jaar niet overwogen, maar in de trein-fietsstrategie is een evaluatie van het product 'fietssupplement' opgenomen. Dat tarief moet in het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS vastgesteld worden.

De NMBS wil in samenwerking met de lokale overheden het aantal fietsplaatsen die uitgerust zijn met een veilige toegangscontrole significant doen stijgen.

De toegankelijkheid van de perrons voor reizigers met een fiets is een onderdeel van de fietsstrategie en sluit aan bij de alomvattende strategie om iedereen bij nieuwe stationsprojecten en renovaties autonome toegang te garanderen. Waar dat nog niet het geval is, zullen de trappen uitgerust worden met fietsgoten.

De trein en de fiets vormen een ideale combinatie. Ik zal me blijven inzetten om beide vervoermiddelen nog beter op elkaar af te stemmen.

27.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): De fietsstrategie is een eerste stap. We zullen elke stap die de NMBS zet om het gebruik van de fiets aantrekkelijker te maken en de multimodaliteit te versterken, met applaus begroeten.

Forfaitaire tarieven zouden ontradend kunnen werken. De reflectie over de tariefzetting zou daarom gepaard kunnen gaan met de versterking van het aanbod in de treinen.

Met betrekking tot de fietsgoten en de toegankelijkheid van de perrons neem ik nota van uw antwoord en juich ik de geleverde inspanningen toe. Het zal niet mogelijk zijn om alle perrons tegen 2024-2025 100 % toegankelijk te maken. Bijgevolg moet er gewerkt worden aan tussentijdse oplossingen; ik weet dat er proefprojecten lopen, onder meer in Brussel-Kapellekerk.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n^{os} 55019159C, 55019204C, 55019334C et 55019617C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites. La secrétaire d'État De Bleeker répondra à la question n° 55019158C de M. Van den Bergh. La question n° 55019674C de M. Van den Bergh est supprimée.

28 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du Covid-19 sur l'extension du plan de transport" (55019156C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation financière accordée à la SNCB en raison de la pandémie de Covid-19" (55019329C)

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *Toutes les prévisions établies en 2019 concernant la croissance du nombre de voyageurs et les recettes générées par les voyageurs n'ont plus aucune valeur aujourd'hui. Durant la pandémie de coronavirus, le nombre voyageurs a diminué de moitié environ et les recettes de la SNCB en ont fortement pâti. Malgré les compensations de l'État, les pertes de recettes se sont avérées importantes.*

Comment le nombre de voyageurs et les recettes ont-ils évolué depuis février de cette année? Constate-t-on une augmentation notable grâce aux assouplissements et à la vaccination? Quelles sont les prévisions actuelles concernant l'impact financier du coronavirus sur le budget de la SNCB? L'État prévoit-il des interventions supplémentaires afin de compenser les pertes? Quel est l'impact sur les renforcements de l'offre prévus en décembre 2021 et décembre 2022?

28.02 Frank Troosters (VB): *Lors de sa réunion du 24 juin 2021, le Conseil des ministres a approuvé l'octroi d'une compensation financière à la SNCB afin d'amortir l'impact de la pandémie de coronavirus aux deuxième et troisième trimestres de 2021. Il s'agit d'un montant de 150 millions d'euros, dont 98 millions seraient payés au plus tard 3 mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal et les 52 millions restants, au plus tard le 30 novembre 2021.*

Quel est l'impact financier de la pandémie de coronavirus sur les résultats de la SNCB aux deuxième et troisième trimestres de 2021? Le soutien financier permettra-t-il à la SNCB de remplir normalement sa mission de service public? Quel était le taux d'occupation des trains aux deuxième et troisième trimestres de 2021? Comment ces chiffres se situent-ils par rapport au taux d'occupation durant la même période en 2019?

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55019159C, 55019204C, 55019334C en 55019617C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 55019158C van de heer Van den Bergh zal worden beantwoord door staatssecretaris De Bleeker. Vraag nr. 55019674C van de heer Van den Bergh vervalt.

28 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van COVID-19 op de uitbreiding van het vervoersplan" (55019156C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële compensatie van de COVID-19-pandemie voor de NMBS" (55019329C)

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *Alle voorspellingen inzake reizigersgroei en reizigersinkomsten uit het jaar 2019 zijn vandaag compleet irrelevant geworden. Tijdens de coronapandemie halveerde het aantal reizigers zowat en de inkomsten van de NMBS hebben daardoor zware klappen gekregen. Ondanks de compensaties van de overheid bleken de minderinkomsten aanzienlijk.*

Hoe evolueerde het aantal reizigers en de inkomsten sinds februari van dit jaar? Is er dankzij versoepelingen en vaccinaties een merkbare stijging? Wat zijn de huidige verwachtingen rond de financiële impact van corona op de begroting van de NMBS? Wordt er in bijkomende tegemoetkomingen voorzien vanuit de overheid om de verliezen te compenseren? Wat zijn de gevolgen op de geplande uitbreiding van het aanbod in december 2021 en december 2022?

28.02 Frank Troosters (VB): *Op de ministerraad van 24 juni 2021 werd een financiële compensatie aan de NMBS goedgekeurd om de impact van de coronapandemie tijdens de tweede en derde trimester van 2021 te compenseren. Het betreft een bedrag van 150 miljoen euro: 98 miljoen daarvan zou betaald worden ten laatste drie maanden na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit, de overige 52 miljoen euro zou uiterlijk op 30 november 2021 volgen.*

Wat is de financiële impact van de coronapandemie op de resultaten van de NMBS tijdens het eerste en tweede trimester van 2021? Zal de financiële steun de NMBS in staat stellen om zijn openbare dienststopdracht normaal te kunnen vervullen? Wat was de bezettingsgraad van de treinen tijdens het eerste en tweede trimester van 2021? Hoe liggen die cijfers in vergelijking met de bezettingsgraad van dezelfde perioden in 2019? Welke prognose heeft

Quel est le pronostic au niveau du taux d'occupation des trains au troisième trimestre de 2021? Quand la SNCB s'attend-elle à retrouver un taux d'occupation normal?

28.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB indique que le taux d'occupation des trains durant la semaine du 21 au 26 juin a atteint 57 % de celui enregistré en situation normale hors corona. Depuis la mi-mai, la SNCB constate une évolution positive des ventes. La diminution des ventes de plus de la moitié enregistrée l'an dernier s'est légèrement aplanie, de sorte qu'elle n'est plus que de 35 à 40 %.

Cette année, l'impact financier de la crise du coronavirus sur les comptes de la SNCB est de -478 millions d'euros d'EBITDA par rapport à 2019. La compensation versée par l'État est calculée cette année avec la même formule que la dernière fois et est estimée à 315 millions d'euros. Sur ce montant, 124 millions d'euros ont déjà été versés.

La compensation couvre les pertes sur les missions de service public de la SNCB, et non les pertes découlant des activités commerciales. Nous avançons dans la bonne direction, mais il serait aujourd'hui présomptueux de donner un calendrier précis pour le retour à la situation d'avant la pandémie.

Le plan de transport actuel a été validé en avril de l'année dernière par le gouvernement fédéral de l'époque puis en juin de l'année dernière et à nouveau en juin de cette année par le conseil d'administration de la SNCB. Je soutiens explicitement cette démarche. De cette manière, nous soulignons que la SNCB reste un maillon important dans le domaine de la mobilité et l'est toujours resté pendant la crise sanitaire.

Le plan de transport actuel est réalisé en plusieurs phases. La première phase s'est terminée en décembre. Afin de pouvoir respecter le calendrier d'exécution initial, la SNCB a demandé un financement pour les extensions prévues pour l'année prochaine et l'année suivante.

Je me suis engagé à permettre à la SNCB de supporter le coût d'exploitation du plan de transport. La SNCB a pu limiter le coût total du plan de transport grâce à la productivité interne et aux mesures d'optimisation. Je ne veux pas décevoir les voyageurs, surtout à un moment où nous devons rétablir la confiance dans le transport ferroviaire.

L'incident est clos.

men inzake bezettingscijfers van de treinen voor het derde trimester van 2021? Wanneer verwacht men bij de NMBS terug de normale bezettingsgraad te bereiken?

28.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS deelt mij mee dat de bezettingsgraad van de treinen in de week van 21 tot 26 juni 57 % bedroeg ten opzichte van de normale situatie in niet-coronatijden. Sinds midden mei stelt de NMBS een positieve evolutie van de verkoop vast. De daling van de verkoop met meer dan de helft vorig jaar is licht afgevlakt tot een daling tussen de 35 en 40 %.

De financiële impact van de coronacrisis op de rekeningen van de NMBS dit jaar is -478 miljoen euro ebitda ten opzichte van 2019. De compensatie door de Staat wordt dit jaar met dezelfde formule berekend als vorige keer en wordt geraamd op 315 miljoen euro. Daarvan werd al 124 miljoen euro betaald.

De compensatie dekt de verliezen op de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS, niet de verliezen die voortvloeien uit commerciële activiteiten. We bewegen in de goede richting, maar een precies tijdschema geven voor de terugkeer naar de situatie voor corona, zou vandaag aanmatigend zijn.

Het huidige vervoersplan werd in april vorig jaar gevalideerd door de toenmalige federale regering, in juni vorig jaar door de raad van bestuur van de NMBS en in juni van dit jaar opnieuw door de raad van bestuur. Ik steun dat uitdrukkelijk. Zo benadrukken we dat de NMBS een belangrijke schakel blijft op het gebied van mobiliteit en dat ook altijd is gebleven tijdens de gezondheidscrisis.

Het huidige vervoersplan wordt in verschillende fases uitgevoerd. De eerste fase is in december voltooid. Om het oorspronkelijke uitvoeringsschema te kunnen aanhouden, heeft de NMBS financiering gevraagd voor de uitbreidingen van volgend jaar en het jaar daarop.

Ik heb me geëngageerd om de NMBS in staat te stellen de exploitatiekosten van het vervoersplan te dragen. De NMBS heeft de totale kostprijs van het vervoersplan kunnen beperken dankzij de interne productiviteit en de optimaliseringsmaatregelen. Ik wil de reizigers niet teleurstellen, zeker niet nu we het vertrouwen in de trein moeten herstellen.

Het incident is gesloten.

*La discussion des questions et de l'interpellation est
clôturée à 17 h 50.*

*De behandeling van de vragen en interpellatie
eindigt om 17.50 uur.*