

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

05-10-2021

Après-midi

Dinsdag

05-10-2021

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 sur la violence sur le rail et questions jointes de	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation du personnel de Securail" (55020005C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des chemins de fer en province de Luxembourg" (55020233C)	1
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à bord des trains" (55020268C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos et le vandalisme dans les gares et à proximité de celles-ci" (55020572C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre de collaborateurs de la SNCB" (55020843C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de la SNCB" (55021018C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La recrudescence des agressions à l'encontre du personnel des chemins de fer" (55021193C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains" (55021432C)	1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre les cheminots" (55021488C)	1
Orateurs: Frank Troosters, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Mélissa Hanus, Kris Verduyckt, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	

Débat d'actualité sur le site de l'Arsenaal à Gand et questions jointes de	7
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal situé à Gentbrugge" (55020090C)	7
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le second tour dans la vente du site de l'Arsenaal" (55020185C)	7
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM	7

INHOUD

Actualiteitsdebat over geweld op het spoor en toegevoegde vragen van	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De protestactie van het Securailpersoneel" (55020005C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De veiligheid van de spoorwegen in de provincie Luxemburg" (55020233C)	1
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Agressie op de trein" (55020268C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Fietsdiefstallen en vandalisme in en rond de stations" (55020572C)	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Agressie tegen spoormedewerkers" (55020843C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Agressie tegen het spoorwegpersoneel" (55021018C)	1
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De toenemende mate van agressie tegenover het spoorpersoneel" (55021193C)	1
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De veiligheid in de trein" (55021432C)	1
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "Agressie tegen spoorwegpersoneel" (55021488C)	1
Spreekers: Frank Troosters, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Mélissa Hanus, Kris Verduyckt, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobilititeit	

Actualiteitsdebat over de Arsenaalsite in Gent en toegevoegde vragen van	7
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55020090C)	7
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilititeit) over "De tweede ronde in de verkoop van de Arsenaalsite" (55020185C)	7
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM	7

Mobilitéé) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020422C)		Mobiliteit) over "De Arsenaalsite te Gent" (55020422C)	
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020529C)	7	- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55020529C)	7
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020616C)	7	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55020616C)	7
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'occupation temporaire du site de l'Arsenaal à Gentbrugge" (55020633C)	7	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke invulling van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55020633C)	7
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55021079C)	7	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55021079C)	7
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand (2)" (55021460C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Jan Briers, Georges Gilkinet,</i> vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	7	- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent (2)" (55021460C) <i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Jan Briers, Georges Gilkinet,</i> vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	7
Débat d'actualité sur les inondations et questions jointes de	11	Actualiteitsdebat over de overstromingen en toegevoegde vragen van	11
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les inondations du mois de juillet et l'état du réseau ferroviaire" (55020092C)	12	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overstromingen in juli en de staat van het spoorwegnet" (55020092C)	12
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'impact des inondations sur le réseau ferroviaire" (55020129C)	12	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen op het spoorwegnetwerk" (55020129C)	12
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'impact des inondations sur le trafic ferroviaire" (55020328C)	12	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen op het treinverkeer" (55020328C)	12
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les conséquences des inondations pour le trafic ferroviaire" (55020525C)	12	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de overstromingen voor het treinverkeer" (55020525C)	12
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'aide au secteur du fret ferroviaire après les dégâts subis à la suite des récentes inondations" (55020528C)	12	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun aan het goederenvervoer per spoor na de door de recente overstromingen geleden schade" (55020528C)	12
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les conséquences des intempéries pour la SNCB et Infrabel" (55020638C)	12	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van noodweer op de NMBS en Infrabel" (55020638C)	12
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le Libre parcours Solidarité gratuit" (55020922C)	12	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratis Vrijkaart Solidariteit" (55020922C)	12
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'impact des inondations" (55021464C)	12	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen" (55021464C)	12

Orateurs: **Mélissa Hanus, Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, **Kim Buyst**

Sprekers: **Mélissa Hanus, Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, **Kim Buyst**

Débat d'actualité sur les parkings de la SNCB et questions jointes de	17	Actualiteitsdebat over de NMBS-parkings en toegevoegde vragen van	17
- Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de parking de la SNCB" (55020272C)	17	- Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid van de NMBS" (55020272C)	17
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire des parkings SNCB" (55020323C)	17	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tariefbeleid voor de parkings van de NMBS" (55020323C)	17
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement gratuit dans les parkings de gare" (55020340C)	17	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis parkeren op stationsparkings" (55020340C)	17
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recettes générées par les parkings de la SNCB" (55020434C)	17	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opbrengsten van de NMBS-parkings" (55020434C)	17
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement payant à proximité des gares" (55020548C)	17	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan stations" (55020548C)	17
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de stationnement de la SNCB" (55020611C)	17	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid bij de NMBS" (55020611C)	17
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La facilitation de la combinaison train-auto" (55020634C)	17	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De facilitering van de combinatie trein-auto" (55020634C)	17
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de stationnement dans les parkings de la SNCB" (55020663C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid in de NMBS-parkings" (55020663C)	17
Orateurs: Nicolas Parent, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Nicolas Parent, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorisation de manger et de boire à bord du train" (55020378C)	21	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag of men mag eten en drinken in de trein" (55020378C)	21
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de porter le masque dans les trains" (55020632C)	21	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht op de trein" (55020632C)	21
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation du port du masque et la ventilation dans les trains" (55020986C)	21	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht en de ventilatie op de trein" (55020986C)	21
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'aliments et de	22	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het eten en drinken in stations en	22

boissons dans les gares/trains au vu des mesures corona actuelles" (55021195C)		op treinen in het licht van de geldende coronamaatregelen" (55021195C)	
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de porter le masque dans les trains et les gares" (55021465C)	22	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondkemperplicht in treinen en stations" (55021465C)	22
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port du masque obligatoire dans les trains" (55021517C)	22	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondkemperplicht in de trein" (55021517C)	22
Orateurs: Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Débat d'actualité sur les moyens financiers d'Infrabel et interpellations et questions jointes de	24	Actualiteitsdebat over de financiering van Infrabel en toegevoegde interpellaties en vragen van	24
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens financiers d'Infrabel" (55020535C)	24	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële middelen van Infrabel" (55020535C)	24
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du sous-financement d'Infrabel" (55020557C)	24	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de onderfinanciering van Infrabel" (55020557C)	24
- Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des lignes ferroviaires 54 (Malines-Saint-Nicolas) et 57 (Termonde-Lokeren)" (55020683C)	24	- Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de spoorlijnen 54 (Mechelen-Sint-Niklaas) en 57 (Dendermonde-Lokeren)" (55020683C)	24
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires par Infrabel" (55020856C)	24	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van spoorlijnen door Infrabel" (55020856C)	24
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de fermeture de liaisons ferroviaires par Infrabel" (55021058C)	24	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende sluiting van treinverbindingen door Infrabel" (55021058C)	24
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies demandées à Infrabel" (55000181I)	25	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aan Infrabel gevraagde besparingen" (55000181I)	25
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies imposées à Infrabel" (55000183I)	25	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aan Infrabel opgelegde besparingen" (55000183I)	25
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le communiqué d'Infrabel sur la fermeture de lignes ferroviaires" (55021389C)	25	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De communicatie van Infrabel over het sluiten van spoorlijnen" (55021389C)	25
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de fermeture des lignes ferroviaires 54 (Malines-Saint-Nicolas) et 57 (Termonde-Lokeren)" (55021484C)	25	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende sluiting van spoorlijnen 54 (Mechelen-Sint-Niklaas) en 57 (Dendermonde-Lokeren)" (55021484C)	25
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du réseau d'Infrabel" (55021529C)	25	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het spoornet van Infrabel" (55021529C)	25
Orateurs: Josy Arens, Maria Vindevoghel, Leen Dierick, Tomas Roggeman, Pieter De		Spreekers: Josy Arens, Maria Vindevoghel, Leen Dierick, Tomas Roggeman, Pieter De	

Spiegeleer, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Spiegeleer, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

<i>Motions</i>	32	<i>Moties</i>	32
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohérence du contrôle exercé sur le secteur ferroviaire" (55019897C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coherentie van het toezicht op de spoorsector" (55019897C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération de gares" (55019899C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe generatie stations" (55019899C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique linguistique chez HR Rail" (55019904C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	36	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het taalbeleid bij HR Rail" (55019904C) <i>Spreekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	36
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55020045C)	37	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55020045C)	37
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55020300C)	37	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55020300C)	37
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet Côte-Express de la SNCB" (55020988C)	37	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het project Kust-Express van de NMBS" (55020988C)	37
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55021235C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55021235C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise à l'arrêt des travaux sur la ligne 86 Audenarde-Renaix" (55019951C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	38	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilgelegde werken op lijn 86 Oudenaarde-Ronse" (55019951C) <i>Spreekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	38
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)	39	- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM)	39

sur "Un cadre juridique sûr et une solution au problème des nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem" (55019926C)

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le survol du Brabant wallon par des avions et les nuisances sonores qui en découlent" (55020348C) 40

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à l'aéroport de Zaventem" (55020449C) 40

- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La trajectoire aérienne "Louvain tout droit"" (55021506C) 40

Orateurs: **Katleen Bury, Theo Francken, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Mobiliteit) over "Een rechtszeker kader en een oplossing voor de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (55019926C)

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vluchten boven Waals-Brabant en de ermee gepaard gaande geluidsoverlast" (55020348C) 40

- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast op de luchthaven van Zaventem" (55020449C) 40

- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegroute Leuven Rechtdoor" (55021506C) 40

Sprekers: **Katleen Bury, Theo Francken, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MARDI 05 OCTOBRE 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 05 OKTOBER 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 15 h 08 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur la violence sur le rail et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation du personnel de Securail" (55020005C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des chemins de fer en province de Luxembourg" (55020233C)

- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à bord des trains" (55020268C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos et le vandalisme dans les gares et à proximité de celles-ci" (55020572C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre de collaborateurs de la SNCB" (55020843C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de la SNCB" (55021018C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La recrudescence des agressions à l'encontre du personnel des chemins de fer" (55021193C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains" (55021432C)

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre les cheminots" (55021488C)

De openbare commissievergadering wordt geopend om 15.08 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over geweld op het spoor en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De protestactie van het Securail-personeel" (55020005C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De veiligheid van de spoorwegen in de provincie Luxemburg" (55020233C)

- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Agressie op de trein" (55020268C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Fietsdiefstallen en vandalisme in en rond de stations" (55020572C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Agressie tegen spoormedewerkers" (55020843C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Agressie tegen het spoorwegpersoneel" (55021018C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toenemende mate van agressie tegenover het spoorpersoneel" (55021193C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De veiligheid in de trein" (55021432C)

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Agressie tegen spoorwegpersoneel" (55021488C)

01.01 Frank Troosters (VB): Au cours de l'été, le phénomène des violences contre le personnel de Securail a hélas connu une recrudescence. En dix jours, pas moins de onze collaborateurs de Securail ont été victimes d'accidents du travail.

Quelle est la réaction du ministre? Quelles conclusions tire-t-il de ces actes? Quelles mesures a-t-il prises dans ce domaine? Serait-il lui-même prêt à démissionner si un membre du personnel de Securail décédait des suites d'une agression?

01.02 Josy Arens (cdH): La disparition du SPC Luxembourg – qui ne compte plus que deux membres – est un fait. Dès lors, la centrale 111 de la police appelle les zones de police en cas de problème sur le rail. Mais ces policiers ne sont pas formés pour intervenir sur les voies. Ils le font à leurs risques et périls, lors de certains faits graves, au détriment de leurs autres missions; les commissaires de la province m'interpellent à ce propos.

Lors d'une précédente question, vous m'aviez répondu qu'il fallait une répartition plus claire des tâches entre polices fédérale et locales pour que la coordination et le partenariat avec Securail soit efficace et la sécurité améliorée. Vous envisagiez d'autres pistes dont l'accès en temps réel aux images de surveillance de la SNCB.

Où en est la coordination avec la ministre de l'Intérieur sur la sécurité sur le rail? Êtes-vous informé de l'absence de la Police des chemins de fer sur le rail selon le personnel? Quelles seraient vos solutions? La police locale a-t-elle accès aux images de la SNCB ou financerez-vous les zones de police pour s'occuper du chemin de fer?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les vols de vélos sont très fréquents dans les gares et aux abords des gares. C'est ainsi que le parking couvert pour bicyclettes mis en service à Renaix en juin 2020 produit d'ores et déjà une impression négligée puisque des épaves de vélos y jonchent partout le sol depuis des mois. Si l'on en croit la police locale, 90 % des vols de cycles à Renaix sont même commis dans le parking pour vélos de la SNCB.

Quels sont les chiffres de la SNCB concernant le nombre de bicyclettes dérobées dans ses parkings? Que projette de faire la SNCB pour lutter contre le vandalisme et le vol dans ses parkings? Infrabel a-t-

01.01 Frank Troosters (VB): Tijdens de voorbije zomer viel er helaas nog maar eens een explosie van geweld tegen personeel van Securail te betreuren. Op tien dagen tijd waren liefst elf medewerkers van Securail het slachtoffer van een arbeidsongeval.

Wat is de reactie van de minister? Welke conclusies trekt hij daaruit? Welke maatregelen heeft hij in dat verband genomen? Is hij zelfs bereid om op te stappen mocht er ooit een dodelijk slachtoffer vallen onder het Securailpersoneel?

01.02 Josy Arens (cdH): De geleidelijke uitdoving van de SPC Luxembourg – die nog maar twee personeelsleden telt – is een feit. Bij problemen op het spoor roept de centrale 111 van de politie bijgevolg de politiezones op. Die politieagenten zijn evenwel niet opgeleid voor interventies op het spoor. In geval van ernstige feiten doen ze dat op eigen risico, ten koste van hun andere opdrachten; de commissarissen van de provincie hebben dat probleem bij mij aangekaart.

In antwoord op een vorige vraag zei u me dat er nood was aan een duidelijkere taakverdeling tussen de federale en de lokale politie, opdat de coördinatie en het partnership met Securail doeltreffender zouden verlopen en de veiligheid zou verbeteren. U overwoog nog andere mogelijkheden zoals de realtimetoeegang tot de bewakingsbeelden van de NMBS.

Hoe staat het met de coördinatie met de minister van Binnenlandse Zaken op het stuk van de veiligheid op het spoor? Bent u ervan op de hoogte dat de Spoorwegpolitie volgens het personeel te weinig present is op het spoor? Welke oplossingen zou u kunnen aanreiken? Heeft de lokale politie toegang tot de beelden van de NMBS of zult u de politiezones financieren opdat ze voor interventies op het spoor inzetbaar zouden zijn?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Fietsen worden regelmatig gestolen aan en in de buurt van stations. Zo werd er in Ronse in juni 2020 een overdekte fietsenstalling in gebruik genomen, die nu al een slordige indruk nalaat, met overal fietswrakken die er al maanden op de grond liggen. Volgens de lokale politie gebeurt zelfs 90 % van de diefstallen in Ronse in de fietsenstalling van de NMBS.

Wat zijn de NMBS-cijfers over het aantal gestolen fietsen uit de eigen stallingen? Welk plan heeft de NMBS om vandalisme en diefstal tegen te gaan in haar fietsenstallingen? Heeft Infrabel de situatie in

il déjà analysé la situation à Renaix? Comment y améliorera-t-on la sécurité? Les agents de Securail surveilleront-ils aussi, dorénavant, les parkings pour vélos de la SNCB? Quel effet la fermeture de 44 guichets a-t-elle sur ce phénomène?

Ces derniers mois, plusieurs membres du personnel des chemins de fer et de Securail ont été victimes de violences. Faute de personnel suffisant sur le terrain, la lutte contre ce phénomène reste vaine. Le problème s'est encore amplifié lorsque le personnel a dû contrôler le port du masque buccal. Il faut signaler, par ailleurs, la pénurie de personnel tant dans les gares elles-mêmes qu'en général, sans parler de la suppression des guichets.

Le ministre a-t-il reçu le courrier à ce sujet de la CGSP Cheminots? Quel est le pourcentage d'accidents du travail consécutifs à une agression et enregistrés ces trois dernières années dans les rangs du personnel de la SNCB et de Securail?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): La violence sur le rail n'est hélas que trop fréquente, non seulement dans les trains et les gares mais également dans les ateliers de la SNCB.

Quelles mesures de sécurisation ont-elles été prises cette dernière année pour protéger les collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel? La surveillance par caméra va-t-elle être augmentée à certains endroits? Où en est la réforme de Securail? Qu'advient-il des propositions formulées par les syndicats? Que pense le ministre de la proposition d'équiper le personnel de Securail de matraques télescopiques?

01.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Au-delà de la violence structurelle, on a vu ces derniers temps une série d'incidents violents à l'encontre des agents de la SNCB ou de Securail. Le personnel a dénoncé l'insécurité croissante, peu de plaintes font l'objet de poursuites.

Confirmez-vous le nombre d'agressions en hausse? Va-t-on renforcer les effectifs de Securail et de la Police des chemins de fer?

01.06 Mélissa Hanus (PS): Nul ne devrait craindre pour sa sécurité lorsqu'il se rend à son travail et encore moins ceux qui sont au service de la collectivité et en contact direct avec population. Or les agressions contre les agents de la SNCB se multiplient. Cela veut dire que les réponses apportées ne sont pas suffisantes.

Ronse al geanalyseerd? Hoe zal men er de veiligheid verhogen? Zullen de agenten van Securail voortaan ook surveilleren in de fietsenstallingen van de NMBS? Welk effect heeft de sluiting van 44 stationsloketten op dit fenomeen?

De voorbije maanden zijn meerdere medewerkers van het spoorwegpersoneel en van Securail het slachtoffer van geweld geworden. Zonder voldoende personeel op de vloer blijft het ook hier dweilen met de kraan open. Het probleem werd nog prangender toen personeel moest controleren op het dragen van mondklappers. Daarnaast zijn er ook nog het personeelstekort, zowel in de stations zelf als in het algemeen, en het schrappen van loketten.

Heeft de minister de brief ter zake van de ACOD Spoor ontvangen? Hoeveel procent van de werkongevallen bij het personeel van de NMBS en van Securail is de laatste drie jaar te wijten aan agressiepleging?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Geweld bij de spoorwegen komt tegenwoordig helaas maar al te vaak voor, op de treinen en in de stations, maar ook in de werkplaatsen van de NMBS.

Welke beveiligingsmaatregelen werden er het voorbije jaar genomen ter bescherming van de medewerkers van de NMBS en Infrabel? Zijn er locaties waar men extra camerabewaking gaat installeren? Wat met de hervorming van Securail? Wat gebeurt er met de voorstellen van de vakbonden? Wat vindt de minister van het voorstel inzake het inzetten van telescopische wapenstokken door Securailpersoneel?

01.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Naast het structurele geweld registreerde men de jongste tijd ook een reeks gewelddadige incidenten ten aanzien van personeelsleden van de NMBS en Securail. Het personeel heeft de toenemende onveiligheid aan de kaak gesteld, maar slechts zelden wordt er na een klacht vervolging ingesteld.

Bevestigt u dat het aantal gevallen van agressie in stijgende lijn gaat? Zal de personeelsbezetting bij Securail en de Spoorwepolitie versterkt worden?

01.06 Mélissa Hanus (PS): Niemand zou voor zijn veiligheid mogen vrezen op weg naar het werk, en dat geldt a fortiori voor mensen die ten dienste staan van de gemeenschap en in direct contact staan met de bevolking. Het aantal gevallen van agressie tegen personeelsleden van de NMBS neemt echter hand over hand toe. Dat betekent dat de aangereikte oplossingen niet toereikend zijn.

Monsieur le ministre, quelle est l'évolution du chiffre des agressions à la SNCB? Quels sont les résultats de la campagne de la SNCB pour prévenir les agressions contre son personnel? Quelles solutions a-t-on proposées et mises en œuvre?

01.07 Kris Verduyckt (Vooruit): Le ministre s'est-il concerté avec les syndicats après avoir reçu le courrier de la CGSP Cheminots? Securail et la Police des chemins de fer ont-ils besoin de plus de personnel? Par quelles mesures le ministre entend-il améliorer la sécurité? Je voudrais obtenir les statistiques des cinq dernières années.

01.08 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La sécurité des passagers et du personnel des chemins de fer est une priorité et les cas d'agressions à la SNCB font l'objet d'un suivi minutieux. Je ne puis cependant donner de détails sur ces dossiers eu égard à la nécessité de préserver la vie privée des intéressés et aux plaintes en cours de traitement.

Le nombre d'actes de violence commis contre des agents de Securail n'est pas en augmentation. Le nombre d'interventions effectuées par Securail s'est toutefois accru depuis 2019 et le nombre de cas d'incapacité de travail a également suivi cette tendance. Cette évolution est aussi attribuable au fait qu'il est désormais plus aisé pour le personnel de signaler les agressions physiques et verbales dont il a été victime.

En ce qui concerne la question sur les accidents du travail, je vous renvoie à la réponse que j'ai donnée à la question de M. Roggeman en commission du 20 janvier 2021.

Avec la SNCB, nous élaborons en ce moment des mesures destinées à réduire le nombre d'accidents du travail après des interventions. La SNCB a entamé une analyse des risques et va affiner le suivi des accidents du travail liés aux interventions. Le renforcement du management sur le terrain et l'amélioration du système de formation et d'accompagnement devraient également influencer sur le nombre d'accidents du travail.

Une large réflexion visant à définir plus explicitement la répartition des tâches entre Securail et la police sera également initiée. Il faut, en outre, s'intéresser à la procédure d'intervention et aux équipements de Securail. Le public doit savoir que les agents Securail sont des fonctionnaires de police judiciaire au même titre que ceux de la Police des chemins de fer.

Mijnheer de minister, hoe evolueert het aantal gevallen van agressie tegen het spoorpersoneel? Wat zijn de resultaten van de preventiecampagne van de NMBS? Welke oplossingen werden er voorgesteld en geïmplementeerd?

01.07 Kris Verduyckt (Vooruit): Heeft de minister naar aanleiding van de brief van ACOD Spoor intussen met de vakbonden rond de tafel gezeten? Is er meer personeel nodig bij Securail en de Spoorwegpolitie? Met welke maatregelen wil de minister de veiligheid verbeteren? Graag kreeg ik de cijfers voor de jongste vijf jaar.

01.08 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De veiligheid van de passagiers en van het spoorwegpersoneel is prioritair en de agressiegevallen bij de NMBS worden van nabij opgevolgd. Om privacyredenen en omdat er klachten hangende zijn, kan ik niet ingaan op details.

Het aantal gewelddaden tegen Securailpersoneel is niet toegenomen. Het aantal interventies door Securail is sinds 2019 wel gestegen, zoals ook het aantal arbeidsongeschiktheden na interventies steeg. Dat hangt ook samen met het feit dat het personeel nu gemakkelijker fysieke en verbale agressie kan melden.

Voor de vraag over de arbeidsongevallen verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de heer Roggeman in de commissie van 20 januari 2021.

Samen met de NMBS worden maatregelen voorbereid om het aantal arbeidsongevallen na interventies te verminderen. De NMBS is gestart met een risicoanalyse en zal de opvolging van arbeidsongevallen in verband met interventies verfijnen. De versterking van het management op het terrein en de verbetering van het opleidings- en begeleidingssysteem zouden ook een impact moeten hebben.

Daarnaast zal een brede reflectie op gang worden gebracht met de bedoeling de taakverdeling tussen Securail en de politie duidelijker te omschrijven. Er moet ook aandacht gaan naar de interventieprocedure en de uitrusting van Securail. Het publiek moet weten dat Securailagenten gerechtelijke politieambtenaren zijn in de zin van de spoorwegpolitiewet.

Une première réunion entre mon cabinet et les représentants du personnel de la CGSP et de la CSC est prévue bientôt.

(En français) J'ai demandé à la ministre de l'Intérieur où en était la réforme de la circulaire Duquesne. J'ai insisté sur l'urgence de procéder à cette réforme et sur l'importance de tenir compte de Securail dans l'exercice. Elle m'a dit que les discussions se poursuivaient entre police fédérale et locale.

L'accès aux images des caméras de surveillance sur le domaine de la SNCB sera octroyé à la SPC mais pas à la police locale. Plusieurs options techniques sont envisagées, mais toutes ont un coût non négligeable que le ministère de l'Intérieur devra assumer.

(En néerlandais) Il me semble important d'encourager l'usage du vélo et j'étudie avec les autres ministres compétents l'idée d'un registre central contre les vols de vélo. La lutte contre les vols de vélo sera également incluse dans la note-cadre de sécurité intégrale.

Les chiffres de la SNCB proviennent de la police, qui recueille les déclarations de vols de vélo. Toutefois, en raison de la crise du coronavirus, ils ne sont plus actualisés ni fiables.

Le vélo associé au train est une combinaison gagnante. J'ai œuvré avec la SNCB à une stratégie "vélo-train" et le gouvernement fédéral a élaboré à mon initiative un plan d'action fédéral en faveur du vélo, Be Cyclist.

Securail n'est pas disponible 24 heures sur 24 dans la gare de Renaix. Ses équipes patrouillent également dans le parking vélos. Jusqu'à présent, aucune irrégularité n'a été constatée.

01.09 Frank Troosters (VB): En affirmant que les chiffres des agressions physiques contre le personnel de Securail sont en baisse, le ministre minimise les faits. On constate par ailleurs une nette augmentation au cours des dernières années.

Ce qui manque, ce sont des mesures à brève échéance visant à garantir la sécurité du personnel et des voyageurs. J'attends avec impatience le contrat de gestion, et plus particulièrement ses dispositions en matière de sécurité liée aux personnes. Enfin, je conseille au ministre de discuter directement avec les agents de Securail et pas seulement avec la direction et les syndicats.

Een eerste ontmoeting tussen mijn kabinet en de personeelsvertegenwoordigers van ACOD en ACV is eerstdaags gepland.

(Frans) Ik heb de minister van Binnenlandse Zaken naar de stand van zaken met betrekking tot de hervorming van de omzendbrief-Duquesne gevraagd. Ik heb benadrukt dat die hervorming dringend doorgevoerd moet worden en dat er hierbij rekening gehouden moet worden met Securail. Zij heeft me laten weten dat de gesprekken tussen de federale en de lokale politie lopen.

De SPC zal toegang krijgen tot de beelden van de bewakingscamera's op de terreinen van de NMBS, maar de lokale politie niet. Er worden verscheidene technische opties afgewogen, maar die hebben allemaal een aanzienlijk prijskaartje, en die kosten zullen door Binnenlandse Zaken gedragen moeten worden.

(Nederlands) Ik vind het belangrijk het gebruik van de fiets aan te moedigen en bestudeer samen met de andere bevoegde ministers een centraal register tegen fietsdiefstal. De strijd tegen fietsdiefstallen zal ook opgenomen worden in de nieuwe Kadernota Integrale Veiligheid.

De NMBS haalt haar cijfers bij de politie, bij wie fietsdiefstallen worden aangegeven. Door de covidperiode zijn ze echter niet langer up-to-date en betrouwbaar.

Fiets-trein is een winnende combinatie. Ik werkte samen met de NMBS aan een fiets-treinstrategie en de federale regering werkte op mijn initiatief een federaal fietsactieplan uit, Be Cyclist.

Securail is niet 24 uur per dag aanwezig in het station van Ronse. Patrouillerondes gaan ook langs de fietsenstalling. Tot nu toe werden daar geen onregelmatigheden vastgesteld.

01.09 Frank Troosters (VB): Door te zeggen dat de cijfers van fysieke agressie tegen Securailpersoneel dalen, minimaliseert de minister de feiten. Bovendien doet er zich de jongste jaren wel degelijk een duidelijke stijging voor.

Wat ontbreekt, zijn maatregelen op korte termijn om de veiligheid van het personeel en de reizigers te garanderen. Ik kijk uit naar de beheersovereenkomst, meer bepaald naar wat ze zal bepalen in verband met persoonsgebonden beveiliging. Tot slot raad ik de minister aan ook eens met de Securailagenten zelf in gesprek te gaan en niet enkel met de directie en de

vakbonden.

01.10 Josy Arens (cdH): En tant que bourgmestre, je suis membre d'un collège de police dans lequel nous sommes confrontés à un manque de présence policière – notamment de la Police des chemins de fer – dans notre province.

Nous finançons déjà une série d'agents de police au moyen de budgets communaux. Soit vous trouvez un accord avec votre collègue de l'Intérieur, soit, je vous demanderai de prendre en charge les heures de prestation des policiers de notre zone.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous sous-estimons ce que ressent un travailleur qui se rend au travail la peur au ventre. Toutes ces mesures d'économie ont évidemment une incidence sur le personnel. Une personne isolée derrière un guichet est exposée à un risque accru d'agression. L'effectif de Securail doit aussi être suffisant. Dans certaines régions, les agents Securail ont complètement disparu. Il faut se décider à investir enfin massivement.

01.12 Kris Verduyckt (Vooruit): Les agressions à bord des trains risquent de faire fuir les passagers. Ceux-ci doivent se sentir en sécurité à bord des trains. Cela vaut pour tout travailleur et pour tout passager.

Le ministre livre ici quelques éléments, Je lui conseille de poursuivre la concertation à leur sujet. Le courrier des organisations syndicales de Securail traduit une grande inquiétude, mais regorge de propositions.

01.13 Tomas Roggeman (N-VA): Si le nombre de faits de violence en tant que tel n'augmente peut-être pas, il n'en va pas de même pour leur gravité. Il s'agit d'une évolution inquiétante observée sur le rail, mais aussi dans la police et les services de lutte contre l'incendie. Il faut impérativement lancer un signal fort indiquant clairement qu'aucune violence contre des membres du personnel ne sera tolérée. Il faut, en outre, installer davantage de caméras, renforcer les contrôles d'accès, ainsi que la surveillance.

01.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Les faits de violence sur le rail en Belgique et dans les pays voisins sont inquiétants.

Vous nous avez donné des réponses d'ensemble à partager avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice car il faut renforcer la sécurité sur le terrain, faire le suivi des plaintes et collaborer avec la police

01.10 Josy Arens (cdH): Als burgemeester ben ik lid van een politiecollege waarin we geconfronteerd worden met een ontoereikende politieaanwezigheid – onder meer van de Spoorwegpolitie – in onze provincie.

Wij staan al in voor de financiering van een aantal politieagenten via de gemeentebudgetten. Ofwel bereikt u hierover een akkoord met de minister van Binnenlandse Zaken, ofwel zal ik u moeten vragen de kosten van de werkuren van de politieagenten van onze zone voor uw rekening te nemen.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij onderschatten wat het voor het personeel betekent om bang naar het werk te moeten vertrekken. Al die besparingen op personeel hebben natuurlijk gevolgen. Als zoveel personeel als enige achter het loket moet staan, dan riskeert men meer agressie. Ook bij Securail moet er genoeg personeel zijn. In bepaalde regio's is er zelfs niemand meer. Er moet eindelijk stevig geïnvesteerd worden.

01.12 Kris Verduyckt (Vooruit): Door de agressie op de trein dreigen we passagiers kwijt te geraken. Mensen moeten zich veilig kunnen voelen op de trein. Dat geldt voor iedere werknemer en voor iedere passagier.

De minister geeft hier een aantal insteken. Ik raad hem aan om hierover voort te overleggen. De brief van de vakbonden van Securail staat vol met bezorgdheden, maar ook met voorstellen.

01.13 Tomas Roggeman (N-VA): Het aantal gewelddaden op zich neemt misschien niet toe, maar de ernst van de geweldplegingen wel. Dat is een zorgwekkende trend, niet enkel bij het spoor, maar ook bij de politie en bij de brandweerdiensten. Er is nood aan een krachtig signaal dat men van medewerkers moet afblijven. Er is daarnaast ook nood aan meer camera's, aan meer toegangscontroles en aan meer bewaking.

01.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De geweldincidenten op het spoor in België en in onze buurlanden zijn verontrustend.

U hebt ons antwoorden gegeven waarin ook de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie een aandeel hebben, want de veiligheid op het terrein moet verhoogd worden, klachten moeten opgevolgd

du rail. Votre souci de concertation sociale avec Securail et les représentants des travailleurs me réjouit.

Nous débattons des acquis prochains à l'avenir.

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur le site de l'Arsenaal à Gand et questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal situé à Gentbrugge" (55020090C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le second tour dans la vente du site de l'Arsenaal" (55020185C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020422C)
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020529C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020616C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'occupation temporaire du site de l'Arsenaal à Gentbrugge" (55020633C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55021079C)
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand (2)" (55021460C)

02.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le site de l'Arsenaal est un ancien atelier de la SNCB situé à Gentbrugge. Il est en vente depuis quelques mois déjà. De nombreuses personnes craignent à juste titre qu'il fasse l'objet d'une spéculation.

Le 5 juillet, le conseil communal a envoyé un courrier au ministre, mais il n'a pas encore reçu de réponse. Il n'y a pas non plus eu de concertation entre la ville et la SNCB, mais la procédure de vente se poursuit. Nous craignons d'être mis devant le fait accompli.

La procédure de vente est-elle terminée? Combien d'offres a-t-on reçues? Quelle est l'offre la plus élevée? A-t-on déjà décidé à qui serait vendu le site? A-t-on examiné entre-temps si la ville peut elle-même encore acquérir au moins une partie du site afin de pouvoir y construire des logements à des prix abordables?

Le 5 juillet, on a appris que Revive était le candidat retenu pour devenir le concessionnaire jusqu'au

worden en er moet samengewerkt worden met de Spoorwegpolitie. Ik ben blij met uw voornemen om in overleg te treden met Securail en de werknemersvertegenwoordigers.

We zullen later nog debatteren over de resultaten van dat sociaal overleg.

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over de Arsenaalsite in Gent en toegevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55020090C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tweede ronde in de verkoop van de Arsenaalsite" (55020185C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite te Gent" (55020422C)
- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55020529C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55020616C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke invulling van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55020633C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55021079C)
- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent (2)" (55021460C)

02.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De Arsenaalsite is een voormalige werkplaats van de NMBS in Gentbrugge. De site staat al enkele maanden te koop. Bij veel mensen bestaat terecht de vrees voor speculatie.

Op 5 juli heeft het stadsbestuur een brief naar de minister gestuurd, maar er is nog geen antwoord. Er is ook geen overleg geweest tussen de stad en de NMBS, maar de verkoopprocedure loopt voort. We vrezen voor voldongen feiten te worden geplaatst.

Is de verkoopprocedure afgelopen? Hoeveel biedingen heeft men ontvangen? Wat is het hoogste bod? Is er al beslist aan wie de site zal worden verkocht? Is intussen onderzocht of de stad alsnog zelf minstens een gedeelte van de site kan verwerven om betaalbaar wonen te kunnen realiseren?

Op 5 juli raakte bekend dat Revive de geprefereerde kandidaat is om tot 31 december

31 décembre 2025. Est-il exact qu'un accord de concession a été conclu à la fin de la semaine dernière? A-t-on vraiment l'intention de nommer le gestionnaire temporaire jusqu'au 31 décembre 2025, comme mentionné dans l'appel de la SNCB?

02.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Lors de discussions précédentes en commission, le ministre a indiqué que l'expropriation éventuelle du site était sur la table.

Le ministre envisage-t-il toujours cette piste? S'est-il concerté sur ce point avec la SNCB ou a-t-il choisi de respecter la procédure en cours? Envisage-t-il une procédure d'expropriation pour d'autres biens de la SNCB ou d'Infrabel?

02.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les candidats-acheteurs avaient jusqu'au 13 août pour faire une offre et, comme nous l'avions prévu, le prix des terrains s'est envolé. Apparemment, une offre de 61 millions d'euros aurait été déposée. Ce projet n'arrangera donc en rien la crise du logement. Avec un tel prix pour le terrain, le promoteur ne développera pas de projet à vocation sociale sur ce site car il ne rentrera jamais dans ses frais. La direction de la SNCB est coresponsable de cette débâcle. La concertation entre la SNCB, la ville de Gand et le ministre ne semble pas avoir donné beaucoup de résultats. En tant que ministre de tutelle de cette entreprise publique, c'est pourtant le ministre qui est à la manœuvre.

Hier, 38 organisations sociales, dont les syndicats, ont encore traîné les responsables de la politique flamande en matière de logement devant la justice. La liste d'attente pour une habitation sociale est trop longue, les habitations privées à louer sont souvent de piètre qualité et plus de la moitié des locataires privés consacrent plus d'un tiers de leurs revenus à leur loyer.

Comment se déroule la concertation entre la ville de Gand et la SNCB? La ville pourra-t-elle acquérir une partie des terrains? Les procédures d'expropriation ont-elles déjà débuté? Le ministre souscrit-il à la politique de vente de la SNCB? Compte-t-il en faire modifier le cours à l'avenir?

02.04 **Frank Troosters** (VB): Je suppose que la décision de refaire le tour des candidats et de leurs offres découle d'une perspective financière.

Le ministre a-t-il eu connaissance de ces démarches? Où en est ce dossier, en particulier en ce qui concerne les discussions avec la ville de

2025 concessiehouder te zijn. Klopt het dat er eind vorige week een concessieovereenkomst is afgesloten? Is het wel degelijk de bedoeling om de tijdelijke beheerder aan te stellen tot 31 december 2025, zoals vermeld in de oproep van de NMBS?

02.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): In eerdere besprekingen in de commissie zei de minister dat de mogelijke onteigening van het terrein op tafel lag.

Overweegt de minister dat nog steeds? Heeft hij daarover overlegd met de NMBS of heeft hij ervoor gekozen om de lopende procedure te respecteren? Is er nog ander vastgoed van de NMBS of Infrabel waarvoor hij een onteigeningsprocedure overweegt?

02.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Geïnteresseerden hadden tot 13 augustus de tijd om te bieden en zoals wij hadden voorspeld, is de prijs voor de gronden door het dak gegaan. Er zou al een bod van 61 miljoen euro op tafel liggen. Het project zal de wooncrisis dus niet verhelpen. Met een dergelijke grondprijs zal de projectontwikkelaar de site niet sociaal ontwikkelen, anders komt hij nooit uit de kosten. De NMBS-directie is mee verantwoordelijk voor dit debacle. Van het overleg tussen de NMBS en de stad Gent en de minister merken wij niet zoveel. De minister zit nochtans aan de knoppen, want hij is de voogdijminister van het betrokken overheidsbedrijf.

Gisteren sleepten nog 38 sociale organisaties, waaronder de vakbonden, het Vlaamse woonbeleid voor de rechter. De wachtlijst voor een sociale woning is te lang, privéhuurwoningen hebben te vaak een povere kwaliteit en meer dan de helft van de privéhuurders betaalt meer dan een derde van zijn inkomen aan huur.

Hoe loopt het overleg tussen de stad Gent en de NMBS? Zal de stad een deel van de gronden kunnen verwerven? Zijn de onteigeningsprocedures al gestart? Staat de minister achter het verkoopbeleid van de NMBS? Zal hij het voor de toekomst bijsturen?

02.04 **Frank Troosters** (VB): Ik neem aan dat de extra biedingronde vanuit financieel perspectief gebeurd zijn.

Wist de minister daarvan? Wat is de stand van zaken, in het bijzonder wat de gesprekken met de stad Gent en de onteigeningsprocedures betreft?

Gand et les procédures d'expropriation?

02.05 Jan Briers (CD&V): Combien d'offres la SNCB a-t-elle reçues pour le site Arsenaal durant le premier et le deuxième tour? Qui va acquérir le site et à quel prix? La ville de Gand va-t-elle pouvoir acquérir une partie du site? Un projet tel que celui de Tour&Taxis à Bruxelles n'est-il pas envisageable?

Le secteur culturel gantois voudrait que le site reçoive une affectation temporaire. Il serait question d'une clause de dénonciation assez simple dans le contrat.

Le nouveau propriétaire ou la SNCB peut simplement résilier le contrat moyennant un préavis de six mois. C'est un gros problème pour les partenaires potentiels, aucun ne souhaitant assumer la réfection de ce site qui est dans un état pitoyable, pour une période de six mois. La SNCB a totalement dissocié l'occupation temporaire et l'occupation définitive et n'attendra pas un acheteur définitif pour adjuger temporairement le site.

Le ministre peut-il confirmer cette information? La crainte d'une pollution potentielle des sols est-elle justifiée? La SNCB prendra-t-elle des mesures afin de remédier à la présence de substances nocives?

02.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB ne souhaite pas faire de commentaires sur le nombre de parties intéressées ni sur les montants, tant que l'acte de vente n'aura pas été signé, et ce afin d'éviter les litiges ou les procédures de recours.

Depuis 2018, la SNCB coopère à l'étude conceptuelle menée par la ville de Gand sur l'avenir de l'Arsenal. Les deux parties ont en effet jugé important d'avoir une vision commune du futur de ce site.

L'étude conceptuelle a analysé la mutation vers une jonction urbaine innovante, intégrée et connectée. L'acheteur devra en tenir compte. Une place sera certainement réservée à diverses formes de logement, y compris des logements sociaux et abordables. Ces différentes conditions figurent dans les documents de consultation de marché pour la vente.

La SNCB affirme que la coopération avec la ville de Gand a été optimale durant des mois. La future occupation temporaire du site est l'un des résultats de cette bonne entente. L'entreprise ferroviaire souhaitait une procédure ouverte et transparente et a jugé qu'une vente directe à la ville était exclue.

02.05 Jan Briers (CD&V): Hoeveel biedingen op de Arsenaalsite kreeg de NMBS in de eerste en de tweede ronde? Wie verwerft de site en aan welke prijs? Zal de stad Gent een deel van de site kunnen verwerven? Is een project zoals dat van Tour&Taxis in Brussel niet mogelijk?

De Gentse cultuursector zou graag een tijdelijke invulling geven aan de site. Er zou sprake zijn van een eenvoudige opzegclausule in het contract.

De nieuwe eigenaar of de NMBS kan de overeenkomst eenvoudig opzeggen met een opzegtermijn van zes maanden. Voor potentiële partners is dat een groot probleem, want voor een half jaar wil niemand deze erbarmelijke site opkalefateren. De NMBS heeft de tijdelijke invulling volledig losgekoppeld van de definitieve en men wacht niet op een definitieve koper om de site tijdelijk te gunnen.

Kan de minister dat bevestigen? Is de vrees voor potentiële vervuiling van de gronden terecht? Doet de NMBS iets aan de aanwezigheid van schadelijke stoffen?

02.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS wil geen commentaar geven op het aantal betrokken partijen, noch op de bedragen, tot de verkoopakte gesloten is. Dit is om betwistingen of beroepsprocedures te vermijden.

De NMBS heeft sinds 2018 meegewerkt aan de conceptstudie van de stad Gent over de toekomst van de Arsenaalsite omdat beide partijen een gezamenlijke visie op de toekomst ervan belangrijk vonden.

De conceptstudie onderzocht de transformatie tot een vernieuwend, verweven en verbonden stedelijk knooppunt. De koper moet er rekening mee houden. Er komt zeker ruimte voor diverse vormen van wonen, ook sociale en betaalbare woningen. Al die voorwaarden staan in de documenten van de marktconsultatie voor verkoop.

De NMBS stelt dat de samenwerking met de stad Gent maandenlang prima verlopen is. De toekomstige tijdelijke bezetting van de site is daar ook een resultaat van. De NMBS wilde een open en transparante procedure en oordeelde dat een rechtstreekse verkoop aan de stad uitgesloten was.

Comme je l'avais annoncé en juillet en commission, en réaction à la lettre de l'administration communale, j'ai demandé entre-temps une analyse des différentes options légales. Il ressort clairement de cette analyse que les opérations immobilières de la SNCB sont soumises à diverses lois et réglementations. Ces textes sont parfois contradictoires et le contrat de gestion ou la loi de 1991 ou les deux doivent, dès lors, être modifiés. Pour l'heure, une vente directe aux autorités locales est quoi qu'il en soit contraire à la réglementation européenne et aux obligations en matière de concurrence.

Tant que le contrat de gestion et le droit primaire européen se contredisent, il est préférable que la SNCB respecte ce dernier. J'ai invité la ville et la SNCB à communiquer leurs intentions l'une à l'autre et, dans les semaines à venir, une concertation aura lieu. En tant que partie prenante et de par ses compétences urbanistiques, la ville de Gand restera engagée dans le développement du site.

Dans la foulée de la sixième réforme de l'État, les Régions sont devenues compétentes pour les expropriations. Les autorités locales concernées doivent donc suivre la procédure et les conditions prévues par le décret flamand en matière d'expropriation. Cela signifie que l'acquisition du bien par l'expropriation doit être nécessaire pour l'intérêt général. Il n'appartient pas au pouvoir fédéral de s'exprimer sur l'opportunité d'une éventuelle procédure d'expropriation. Il doit se borner à vérifier si le bien immobilier des entreprises ferroviaires qui ferait l'objet d'une expropriation est encore utile pour l'exploitation ferroviaire.

Une procédure contre l'expropriation n'est pas à l'ordre du jour. J'attends l'issue de la concertation entre la SNCB et la ville.

L'occupation temporaire a été attribuée à Revive et c'est le fruit d'une coopération intense entre la ville et la SNCB. L'entreprise gantoise sera chargée de redonner vie au site au cours de la période 2022-2025 en proposant des activités sportives et culturelles, des initiatives en matière d'éducation et de recherche, des espaces de stockage pour les entreprises et la création d'une halle alimentaire ainsi que d'une microbrasserie. Les plans ont été présentés aux riverains en septembre. Il est vrai que les aspects temporaire et permanent ont été séparés.

02.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il est étrange que le ministre qualifie de bonne la

Zoals ik in juli in de commissie aankondigde in reactie op de brief van de stad, heb ik ondertussen de verschillende wettelijke mogelijkheden laten onderzoeken. Dat onderzoek maakt duidelijk dat de vastgoedoperaties van de NMBS aan diverse wet- en regelgeving onderworpen zijn. Soms botsen die teksten en bijgevolg zijn wijzigingen nodig aan het beheerscontract of aan de wet van 1991 of aan beide. Momenteel is een rechtstreekse verkoop aan lokale overheden in elk geval strijdig met de Europese regelgeving en met de mededingingsverplichtingen.

Zolang het beheerscontract en het primair Europees recht elkaar tegenspreken, respecteert de NMBS best het laatste. Ik heb de stad en de NMBS uitgenodigd om hun intenties aan elkaar kenbaar te maken en in de komende weken vindt er een overleg plaats. Als stakeholder en via de stedenbouwkundige bevoegdheden zal de stad Gent betrokken blijven bij de ontwikkeling van de site.

Door de zesde staatshervorming zijn de Gewesten bevoegd voor onteigeningen. De betrokken lokale overheid moet dus de procedure en de voorwaarden in het Vlaams onteigeningsdecreet volgen. Dat betekent dat de verwerving van het goed door onteigening noodzakelijk moet voor het algemeen belang. Het is niet aan de federale overheid om zich uit te spreken over de opportuniteit van een eventuele onteigeningsprocedure. Ze moet alleen nagaan of onroerend goed van de spoorbedrijven dat onteigend zou worden, nog nuttig is voor spoorwegexploitatie.

Een procedure tegen een onteigening is niet aan de orde. Ik wacht het overleg tussen de NMBS en de stad af.

De tijdelijke bezetting werd aan Revive toegekend en dat is een resultaat van de intense samenwerking tussen de stad en de NMBS. De Gentse onderneming krijgt de opdracht om in de periode 2022-2025 de site nieuw leven in te blazen met sport- en culturele activiteiten, onderwijs- en onderzoeksinitiatieven, opslagruimtes voor ondernemingen en het opzetten van een foodhall en een microbrouwerij. In september werden de plannen aan de buurt voorgesteld. Het klopt dat de tijdelijke en de definitieve toekenning van elkaar losgekoppeld zijn.

02.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Dat de minister de samenwerking tussen de stad en de

coopération entre la ville et le SNCB, car la semaine dernière, au conseil municipal, un son très différent a été entendu. Je demande au ministre d'inciter la SNMB à communiquer enfin clairement à la ville ses intentions concernant le site.

Les Gantois y ont droit.

L'acquisition directe d'une partie du site est peut-être encore envisageable par le biais d'une procédure d'expropriation dont la Ville doit prendre l'initiative, si cette procédure est dans l'intérêt général et s'il n'existe aucune autre possibilité d'acquisition. À titre personnel, je pense que ces conditions peuvent être réunies.

Revive est désigné temporairement jusqu'à 2025 mais un contrat de concession a-t-il été signé réellement avec la SNCB?

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Pour des pouvoirs publics, il est tentant de regarder ce que les uns et les autres possèdent dans l'optique de répondre à des besoins locaux mais en l'occurrence c'est contraire à l'autonomie d'une entreprise publique. Tant que la SNCB sera tributaire d'un subside public, cela équivaudra au fond à un transfert financier entre le fédéral et le pouvoir local. De nombreuses villes et communes convoiteront désormais les avoirs immobiliers des chemins de fer. Je déduis de ce débat que les intérêts généraux locaux et les intérêts financiers particuliers des entreprises publiques ne sont pas harmonisés. De plus, nous savons à présent que la législation n'est plus adaptée à la réalité depuis la régionalisation de la politique d'expropriation. Il faudrait peut-être revoir cela.

02.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Aucune initiative concernant cette expropriation n'a été prise ces derniers mois. La réalité est aux antipodes des affirmations du ministre. La commission devrait peut-être entendre Mme Dutordoir. Je m'interroge, en outre, sur le caractère démocratique de cette opération, car la population n'a pas voix au chapitre, alors que les Gantois réclament des logements sociaux à cor et à cris.

02.10 Frank Troosters (VB): Si je compare les informations de mes coreligionnaires gantois à cette réponse, les affirmations de la SNCB ne concordent pas avec ce qui est rapporté à l'échelon local. Je leur transmettrai la réponse du ministre pour un suivi ultérieur.

L'incident est clos.

03 Débat d'actualité sur les inondations et

NMBS prima noemt is vreemd, want vorige week op de gemeenteraad klonk een heel ander geluid. Ik vraag de minister om de NMBS aan te sporen om eindelijk haar intenties met de site duidelijk te communiceren aan de stad.

De Gentenaars hebben daar recht op.

Een rechtstreekse verwerving van een deel van de site kan enkel nog misschien via een onteigeningsprocedure, waarvoor het initiatief bij de stad ligt, en als dat in het algemeen belang is en er geen andere mogelijkheid tot verwerving is. Persoonlijk lijken die voorwaarden me wel haalbaar.

Revive wordt aangeduid voor de tijdelijke invulling tot 2025, maar is er effectief een concessieovereenkomst met de NMBS?

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Het is verleidelijk voor overheden om naar elkaars eigendommen te kijken om lokale noden in te vullen, maar hier botst dat met de autonomie van een overheidsbedrijf. Zolang de NMBS afhankelijk is van een federale toelage, komt dit in de praktijk eigenlijk neer op een financieringsstroom tussen de federale en lokale overheid. Heel wat steden en gemeenten zullen nu lonken naar het vastgoed van de spoorwegen. Uit dit debat leid ik af dat de lokale algemene belangen en de financiële particuliere belangen van de overheidsbedrijven niet op elkaar zijn afgestemd. Bovendien weten wij nu ook dat de wetgeving niet meer is afgestemd op de realiteit sinds de regionalisering van het onteigeningsbeleid. Misschien moet dit toch eens worden herzien.

02.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De jongste maanden was er geen enkel initiatief rond heel die onteigening. De realiteit staat diametraal tegenover wat de minister hier zegt. Misschien moeten wij mevrouw Dutordoir in deze commissie eens horen. Daarnaast heb ik ook vragen bij de democratische werking van een en ander, want de bevolking heeft geen enkele inspraak, terwijl de inwoners van Gent snakken naar sociale woningen.

02.10 Frank Troosters (VB): Als ik de informatie van mijn partijgenoten uit Gent naast dit antwoord leg, dan is er een verschil tussen wat de NMBS beweert en wat er op lokaal niveau wordt verteld. Ik zal hen het antwoord van de minister voor verdere opvolging bezorgen.

Het incident is gesloten.

03 Actualiteitsdebat over de overstromingen en

questions jointes de

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les inondations du mois de juillet et l'état du réseau ferroviaire" (55020092C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact des inondations sur le réseau ferroviaire" (55020129C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact des inondations sur le trafic ferroviaire" (55020328C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des inondations pour le trafic ferroviaire" (55020525C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aide au secteur du fret ferroviaire après les dégâts subis à la suite des récentes inondations" (55020528C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des intempéries pour la SNCB et Infrabel" (55020638C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Libre parcours Solidarité gratuit" (55020922C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact des inondations" (55021464C)

toegevoegde vragen van

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overstromingen in juli en de staat van het spoorweginet" (55020092C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen op het spoorweginet" (55020129C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen op het treinverkeer" (55020328C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de overstromingen voor het treinverkeer" (55020525C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun aan het goederenvervoer per spoor na de door de recente overstromingen geleden schade" (55020528C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van noodweer op de NMBS en Infrabel" (55020638C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratis Vrijkaart Solidariteit" (55020922C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen" (55021464C)

03.01 **Mélissa Hanus** (PS): Les inondations de juillet n'ont pas épargné le réseau ferroviaire. Très vite, Infrabel a donné un calendrier précis de la réouverture progressive des lignes et celles-ci ont été remises en service rapidement. De telles intempéries – appelées à devenir plus fréquentes – sont un défi de plus pour le gestionnaire de réseau.

Où en sont les travaux de réparation après les intempéries? Infrabel tient-il compte dans ses futurs investissements des risques liés au réchauffement climatique? Quel est le coût pour Infrabel des intempéries de juillet? Quelle part les assurances prennent-elles en charge?

Suite aux inondations, on a mis en place le "Libre parcours Solidarité" gratuit. Les sociétés publiques de transport régionales et la SNCB ont lancé cette opération permettant aux sinistrés de voyager gratuitement sur tout le territoire national. Ceux-ci doivent aller récupérer leur document nominatif à la maison communale. Le libre parcours est possible jusqu'au 31 octobre, sauf si on décide de le prolonger après une évaluation de la mesure.

03.01 **Mélissa Hanus** (PS): Het spoorweginet is niet gespaard gebleven van de overstromingen in juli. Infrabel heeft zeer snel een nauwkeurig tijdspad opgemaakt voor de geleidelijke heropening van de lijnen, die snel opnieuw in gebruik waren. Dergelijk noodweer – dat wellicht vaker zal voorkomen – vormt een bijkomende uitdaging voor de spoorweginetbeheerder.

Hoe zit het met de herstellingswerken na het noodweer? Houdt Infrabel bij zijn toekomstige investeringen rekening met de risico's die de klimaatopwarming met zich brengt? Hoe hoog is het kostenplaatje van het noodweer in juli voor Infrabel? Welk deel daarvan wordt door de verzekeringen terugbetaald?

Na de overstromingen werd de Vrijkaart Solidariteit in het leven geroepen. De gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen en de NMBS hebben die formule ingevoerd om de slachtoffers in staat te stellen gratis te reizen over het hele nationale grondgebied. Zij moeten hun nominatief document afhalen in het gemeentehuis. De vrijkaart kan gebruikt tot 31 oktober, tenzij men beslist om de geldigheid ervan te verlengen na een evaluatie van de maatregel.

Qui pilotera cette évaluation? Quels sont les commanditaires et les services chargés d'évaluer les effets de cette intervention publique? Quels seront les critères menant à une prolongation de la mesure? Combien de communes ont-elles commandé des libres parcours? Combien en ont-elles commandé et délivré? Quel est le coût de l'opération?

03.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Les inondations du mois de juillet ont particulièrement touché l'est de notre pays. Le trafic ferroviaire a dès lors dû être interrompu dans de nombreuses régions en Wallonie.*

Quelles sont encore les conséquences de ces inondations pour le réseau ferroviaire aujourd'hui? Quand ce réseau sera-t-il à nouveau pleinement opérationnel? Les travaux se déroulent-ils comme prévu? Quelle est l'incidence financière pour la SNCB et Infrabel? Existe-t-il un système de compensation ou d'autres moyens de transport pour les abonnés qui utilisent normalement les lignes ferroviaires affectées? Des investissements supplémentaires sont-ils prévus afin de prémunir notre réseau ferroviaire contre les catastrophes naturelles?

03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Quelles lignes ont été touchées par les inondations et sont toujours hors d'usage à l'heure actuelle? Quand seront-elles de nouveau opérationnelles? Quelle forme d'aide a-t-on prévue pour les voyageurs? Les abonnés de la SNCB ont-ils obtenu une compensation?

La société Infrabel et la SNCB sont-elles assurées contre les catastrophes naturelles? Comment évaluent-elles les dommages? La société Infrabel a-t-elle suffisamment de réserves financières pour effectuer les réparations? Va-t-elle dépasser le plafond de dette autorisé? Est-il bien judicieux d'imposer un plafond de dette à Infrabel, compte tenu des nombreux investissements ferroviaires qui sont nécessaires pour rendre notre mobilité plus respectueuse du climat?

Les travaux de réparation imprévus auront-ils une influence négative sur d'autres chantiers ou sur d'autres travaux d'entretien?

03.04 Pieter De Spiegeleer (VB): *Les inondations de cet été ont également eu un impact considérable sur les infrastructures ferroviaires. Ces dommages ont de lourdes conséquences, tant pour les voyageurs que pour le secteur du transport de marchandises.*

Wie zal die evaluatie aansturen? Wie zijn de opdrachtgevers en welke diensten zijn er met de evaluatie van de effecten van die overheidsmaatregel belast? Aan de hand van welke criteria zal er over een verlenging van de maatregel worden beslist? Hoeveel gemeenten hebben er vrijkaarten besteld? Hoeveel werden er in totaal besteld en uitgereikt? Wat kost deze operatie?

03.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Vooraf het oosten van ons land werd zwaar getroffen door de overstromingen in juli. Daardoor moest het treinverkeer in grote delen van Wallonië worden stilgelegd.*

Welke impact is er vandaag nog op het spoornet? Wanneer zal het volledig opnieuw operationeel zijn? Verlopen de werkzaamheden volgens plan? Wat is de financiële impact voor de NMBS en Infrabel? Is er een compensatieregeling of alternatief transport voor abonnementshouders die normaal gebruikmaken van de getroffen spoorlijnen? Worden bijkomende investeringen gepland om ons spoornet te beveiligen tegen natuurrampen?

03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Welke lijnen zijn getroffen door de overstromingen en vandaag nog buiten gebruik? Wanneer zullen zij opnieuw operationeel zijn? Hoe worden reizigers geholpen? Werden de abonnementshouders van de NMBS gecompenseerd?

Zijn Infrabel en de NMBS verzekerd voor natuurrampen? Hoe begroten zij de schade? Heeft Infrabel voldoende financiële reserves om de herstellingen uit te voeren? Zal de onderneming het toegestane schuldplafond overschrijden? Is het hanteren van een schuldplafond voor Infrabel wel een verstandige keuze, gelet op de vele spoorinvesteringen die noodzakelijk zijn om onze mobiliteit klimaatvriendelijker te maken?

Zullen de onvoorziene herstellingswerkzaamheden andere werven of onderhoudswerken nadelig beïnvloeden?

03.04 Pieter De Spiegeleer (VB): *De overstromingen van deze zomer hebben ook een zware impact op de spoorweginfrastructuur. Zowel de reizigers als de sector van het goederenvervoer ondervindt daarvan zware hinder.*

À combien s'élèvera le coût des travaux de réparation? Quel pourcentage de ce coût est couvert par les compagnies d'assurance? La société Infrabel peut-elle solliciter le soutien du Fonds des calamités? Les travaux de réparation ont-ils également une incidence sur d'autres investissements planifiés dans le domaine du transport de marchandises?

03.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Les fortes inondations du mois de juillet ont également endommagé les infrastructures ferroviaires, rendant impraticables certaines lignes ferroviaires.

Les personnes affectées par la catastrophe peuvent bénéficier du Libre parcours Solidarité, qui leur permet de voyager gratuitement en train pendant deux mois.

Le ministre peut-il donner un aperçu du coût total pour Infrabel de la remise en service de l'infrastructure ferroviaire? Comment les frais qui découlent des inondations seront-ils financés? Des fonds fédéraux supplémentaires seront-ils nécessaires? Comment la coopération avec la Région wallonne se déroule-t-elle pour les réparations?

Combien de personnes ont-elles déjà demandé un Libre parcours Solidarité? Quel est le coût de cette opération pour la SNCB? La subvention de la Région wallonne destinée à offrir la gratuité des transports publics locaux aux sinistrés servira-t-elle également à financer le Libre parcours Solidarité? La SNCB doit-elle supporter elle-même une partie des coûts?

Quels sont les autres modes de transport disponibles dans les zones touchées où il est impossible d'assurer un service ferroviaire normal?

03.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Les fortes inondations de cet été ont également gravement endommagé nos chemins de fer. Aujourd'hui, le réseau est de nouveau opérationnel et je tiens à en féliciter les employés d'Infrabel. La communication s'est également déroulée de manière très fluide.

Tous les trains circulent-ils à présent à pleine capacité? Y a-t-il encore des limitations de vitesse? Tous les travaux sont-ils terminés?

03.07 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Les images des terribles inondations qui ont frappé la Belgique en juillet resteront gravées dans nos mémoires. Ces inondations ont fait plus de 30 victimes et des dégâts matériels immenses.

Hoeveel zullen de herstellingswerken kosten? Welk percentage van de kosten wordt gedekt door verzekeringsmaatschappijen? Kan Infrabel een beroep doen op steun uit het Rampenfonds? Hebben de herstellingswerken ook een invloed op andere geplande investeringen in het goederenvervoer?

03.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Bij de zware overstromingen in juli werd ook spoorinfrastructuur beschadigd, waardoor enkele spoorlijnen nog steeds onbruikbaar zijn.

Getroffenen van de ramp komen in aanmerking voor de Vrijkaart Solidariteit, waarmee ze twee maanden gratis met de trein kunnen reizen.

Kan de minister een overzicht geven van de totale kosten voor Infrabel om de spoorinfrastructuur opnieuw operationeel te maken? Hoe wordt een en ander gefinancierd? Zijn bijkomende federale middelen noodzakelijk? Hoe verloopt de samenwerking met het Waalse Gewest bij de herstellingswerkzaamheden?

Hoeveel personen hebben reeds een Vrijkaart Solidariteit aangevraagd? Wat is daarvan de kostprijs voor de NMBS? Is de subsidie van het Waalse Gewest om getroffen mensen gratis met het lokale openbaar vervoer te laten reizen ook bedoeld voor de financiering van de Vrijkaart Solidariteit? Moet de NMBS zelf een deel van de kosten dragen?

Welke alternatieve vervoersmodi zijn beschikbaar in de getroffen gebieden waar geen normale treindienst mogelijk is?

03.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): De zware overstromingen van deze zomer hebben ook onze spoorwegen zwaar beschadigd. Vandaag is het netwerk opnieuw operationeel, waarvoor ik de medewerkers van Infrabel wil feliciteren. Ook de communicatie verliep zeer vlot.

Rijden alle treinen nu op volle capaciteit? Zijn er nog snelheidsbeperkingen? Zijn alle werken afgerond?

03.07 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): De beelden van de verschrikkelijke overstromingen in ons land in juli staan in ons geheugen gegrift. Daarbij hebben 30 mensen het leven verloren en werd er enorme materiële schade aangericht.

Elles ont également eu un impact majeur sur le réseau ferroviaire. Quelques 25 tronçons de voies se sont retrouvés impraticables, forçant Infrabel, avec mon accord, à interrompre une grande partie du trafic dans le Sud du pays.

Les équipes d'Infrabel ont réalisé un travail de remise en état absolument titanesque en deux mois et demi. Dès le lendemain des inondations, elles étaient sur le pont. La mobilisation impressionnante des travailleurs d'Infrabel et des sous-traitants a permis de respecter un calendrier progressif, à quelques exceptions près. Si bien qu'aujourd'hui, tous les tronçons sont rouverts au trafic, ce qui constitue une réelle prouesse.

Le service des finances du gestionnaire des infrastructures est chargé d'évaluer l'impact des dégâts et de négocier avec les assurances. Ce travail prendra du temps.

Les premières estimations des dégâts se chiffrent en dizaines de millions d'euros, dont plus de 60 millions déjà comptabilisés. En tant que ministre compétent, je ferai en sorte que les montants qui doivent être consacrés à la réparation du réseau ne soient pas utilisés pour financer d'autres travaux d'investissement.

Malheureusement, les rapports scientifiques du GIEC sont sans appel. De tels phénomènes météorologiques extrêmes risquent de se reproduire. Si nous devons continuer à lutter prioritairement contre le dérèglement climatique, nous devons aussi mettre en place des stratégies d'adaptation face à ses conséquences.

(En néerlandais) Dans le cadre du Plan national d'adaptation adopté en 2017, Infrabel a analysé les éléments d'infrastructure susceptibles d'être affectés par le changement climatique. Une étude internationale a également été réalisée sur ce sujet. Le plan d'adaptation contient deux mesures: la cartographie des points critiques et la prise en compte des effets attendus du changement climatique dans la planification ferroviaire.

Infrabel a analysé les éléments critiques, notamment les systèmes de drainage en cas de fortes pluies. Infrabel adaptera les directives en matière de drainage pour les travaux de rénovation et les nouvelles infrastructures. Infrabel prend également des mesures pour empêcher toute chute d'arbres sur le domaine ferroviaire.

De overstromingen hebben eveneens een zeer grote impact gehad op het spoorwegnet. Om en bij de 25 baanvakken waren onberijdbaar, waardoor Infrabel met mijn instemming een groot deel van het spoorverkeer in het zuiden van het land heeft moeten onderbreken.

De teams van Infrabel hebben in 2,5 maanden tijd titanenwerk verricht om de sporen weer te herstellen. Daags na de overstromingen zijn ze al aan het werk gegaan. Dankzij de indrukwekkende inzet van de werknemers van Infrabel en van onderaannemers kon men zich aan het vooropgestelde tijdpad houden, enkele uitzonderingen niet te na gesproken. Vandaag kunnen er op al die baanvakken opnieuw treinen rijden, en dat is een echt huzarenstukje.

De dienst Financiën van de infrastructuurbeheerder heeft de opdracht gekregen om de impact van de schade te ramen en met de verzekeringen te onderhandelen. Die opdracht zal de nodige tijd in beslag nemen.

De eerste ramingen van de schade lopen in de tientallen miljoenen euro's, waarvan meer dan 60 miljoen euro al in de boeken opgenomen werd. Als bevoegd minister zal ik ervoor zorgen dat de bedragen die besteed moeten worden aan de herstelling van het spoorwegnet niet gebruikt worden om andere investeringswerken te financieren.

De wetenschappelijke rapporten van het IPCC zijn helaas onbetwistbaar. Dergelijke extreme weerfenomenen dreigen in de toekomst nog voor te komen. Aangezien we prioritair de strijd moeten aangaan met de klimaatverandering, moeten we ook strategieën uitwerken om ons aan de gevolgen ervan aan te passen.

(Nederlands) Infrabel heeft in het kader van het Nationale Adaptatieplan van 2017 geanalyseerd welke infrastructuurelementen geraakt kunnen worden door de klimaatverandering. Er is daarover ook een internationale studie uitgevoerd. Het Adaptatieplan bevat twee maatregelen: het in kaart brengen van de pijnpunten en het incalculeren van de verwachte effecten van klimaatverandering bij de spoorwegplanning.

Infrabel heeft de kritieke elementen geanalyseerd, met name de afwateringsinstallaties in geval van hevige regenval. Infrabel zal de richtlijnen inzake afwatering bij renovatiewerkzaamheden en nieuwe infrastructuur aanpassen. Ook neemt Infrabel maatregelen om te vermijden dat er bomen op het spoorwegdomein zouden kunnen vallen.

Infrabel participe régulièrement à des séances d'information sur le réchauffement climatique et se concerta avec les parties concernées pour déterminer les actions à entreprendre. Les incidents liés aux problèmes climatiques sont également analysés lors de réunions auxquelles participent diverses parties prenantes.

La SNCB, le TEC, De Lijn et la STIB, en concertation avec mon cabinet et les cabinets des ministres régionaux compétents, mettent des titres de transport à la disposition des victimes dans les communes les plus touchées, si bien qu'elles peuvent se déplacer gratuitement sur l'ensemble du territoire.

Ces Libres parcours Solidarité sont délivrés uniquement par les communes et sont réservés aux victimes dont la mobilité a été affectée, par exemple parce que leurs moyens de transport personnels sont inutilisables.

(En français) Ces libres parcours sont disponibles depuis le 25 août dans les administrations communales et valables sur les réseaux SNCB, De Lijn, TEC et STIB jusqu'au 31 octobre. Nous envisagerons mi-octobre son prolongement. Ce sont 54 communes qui ont demandé 14 000 libres parcours. Nous les avons invitées à lister les bénéficiaires.

L'inaction n'est plus une option. La lutte contre le réchauffement climatique est un enjeu de sécurité nationale. Le train a un rôle majeur à y jouer.

03.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il est positif qu'on ait réagi rapidement et j'ai toute confiance dans l'approche future qui sera suivie.

03.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je voudrais remercier tout le personnel d'Infrabel et de la SNCB.

03.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'adresse également tous mes remerciements au personnel et aux sous-traitants. Je souligne par ailleurs qu'Infrabel souffre d'un sous-financement.

03.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Je me joins à mes collègues afin de remercier les travailleurs.

03.12 Tomas Roggeman (N-VA): Je tiens moi aussi à exprimer mes remerciements.

Infrabel prend régulièrement part à des ateliers d'information sur le réchauffement climatique et se consulte avec les parties concernées pour déterminer les actions à entreprendre. Les incidents liés aux problèmes climatiques sont également analysés lors de réunions auxquelles participent diverses parties prenantes.

De NMBS, de TEC, De Lijn et de MIVB mettent en œuvre avec mon cabinet et les cabinets des ministres régionaux compétents, des titres de transport à la disposition des victimes dans les communes les plus touchées, si bien qu'elles peuvent se déplacer gratuitement sur l'ensemble du territoire.

Ces Vrijkaarten Solidariteit sont délivrées uniquement par les communes et sont réservées aux victimes dont la mobilité est affectée, par exemple parce que leurs moyens de transport personnels sont inutilisables.

(Frans) Die vrijkaarten zijn vanaf 25 augustus verkrijgbaar bij de gemeentebesturen en kunnen tot 31 oktober gebruikt worden op de netten van NMBS, De Lijn, TEC en MIVB. Half oktober zullen we bekijken of die geldigheidstermijn verlengd moet worden. Er zijn 54 gemeenten die samen 14.000 vrijkaarten hebben aangevraagd. We hebben hun verzocht een lijst van begunstigden op te stellen.

Niets doen is niet langer een optie. De strijd tegen de klimaatopwarming is een zaak van nationale veiligheid. Daarin is er een grote rol weggelegd voor de trein.

03.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het is goed dat er snel werd gereageerd en ik heb alle vertrouwen in de verdere aanpak.

03.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik wil een woord van dank richten aan alle medewerkers van Infrabel en de NMBS.

03.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ook mijn dank gaat uit naar het personeel en de onderaannemers. Ik wijs er overigens op dat Infrabel kampt met onderfinanciering.

03.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik sluit me aan bij de woorden van dank van de collega's.

03.12 Tomas Roggeman (N-VA): Ook ik spreek mijn dank uit.

03.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Je remercie toutes les personnes qui ont accompli un travail titanesque.

L'incident est clos.

04 Débat d'actualité sur les parkings de la SNCB et questions jointes de

- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de parking de la SNCB" (55020272C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire des parkings SNCB" (55020323C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement gratuit dans les parkings de gare" (55020340C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recettes générées par les parkings de la SNCB" (55020434C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement payant à proximité des gares" (55020548C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de stationnement de la SNCB" (55020611C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La facilitation de la combinaison train-auto" (55020634C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de stationnement dans les parkings de la SNCB" (55020663C)

04.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Les navetteurs en télétravail à temps partiel paient plus cher le prix du parking à la SNCB que lorsqu'ils se rendent sur place tous les jours. En effet, ils n'ont plus droit à un abonnement parking annuel ni même calqué sur leur abonnement de train. La SNCB argue que c'est pour garantir une place aux abonnés.

Va-t-elle proposer des formules de parking adaptées au télétravail? Des expériences pilotes sont-elles prévues?

Quelle a été l'évolution du taux de saturation des parkings ces derniers mois dans les principales gares du pays?

04.02 Tomas Roggeman (N-VA): De plus en plus de parkings de gare deviennent payants, mais – selon l'entreprise ferroviaire – cela ne diminuerait pas leur utilisation. Le ministre peut-il apporter des précisions sur le taux d'occupation des parkings?

03.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik dank alle mensen voor het harde werk.

Het incident is gesloten.

04 Actualiteitsdebat over de NMBS-parkings en toegevoegde vragen van

- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid van de NMBS" (55020272C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tariefbeleid voor de parkings van de NMBS" (55020323C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis parkeren op stationsparkings" (55020340C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opbrengsten van de NMBS-parkings" (55020434C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan stations" (55020548C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid bij de NMBS" (55020611C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De facilitering van de combinatie trein-auto" (55020634C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid in de NMBS-parkings" (55020663C)

04.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Pendelaars die deeltijds telewerken betalen meer om hun auto achter te laten op een NMBS-parking dan wanneer ze alle dagen zouden pendelen. Ze hebben immers geen recht meer op een jaarlijks parkeerabonnement of zelfs maar op een parkeerabonnement dat op dezelfde leest geschoeid is als hun treinabonnement. Volgens de NMBS is die maatregel van toepassing om parkeerplaatsen voor de abonnees te garanderen.

Zal de NMBS parkeerformules op maat van telewerkers aanbieden? Zijn er proefprojecten gepland?

Hoe is de bezettingsgraad op de parkings in de grootste stations van het land de jongste maanden geëvolueerd?

04.02 Tomas Roggeman (N-VA): Steeds meer stationsparkings worden betalend, maar dat zou volgens de spoorwegonderneming het gebruik ervan niet verminderen. Kan de minister duidelijkheid verschaffen over de bezettingsgraad van de parkings?

Que pense le ministre de la proposition de l'ASBL navetteurs.be de rendre les parkings gratuits pour les voyageurs réguliers? Devraient-ils pouvoir bénéficier d'un tarif plus avantageux? Ce point sera-t-il discuté lors des négociations sur le nouveau contrat de gestion? Le Conseil Central de l'Économie et le Conseil National du Travail plaident également la gratuité.

À combien s'élève, en moyenne, le tarif de stationnement? Est-il fait usage d'un tarif minimum et maximum? De combien d'emplacements de parking la SNCB dispose-t-elle? Les tarifs des produits B-Parking vont-ils être modifiés? Le ministre est-il favorable à un abonnement de parking à mi-temps?

04.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les parkings de la SNCB sont souvent situés au cœur de nos villes et sont dès lors très rentables. Les recettes sont en hausse.

La moitié des personnes qui utilisent quotidiennement leur voiture estiment que le manque de places de stationnement financièrement abordables constitue un obstacle à l'utilisation du train. Si nous voulons attirer les navetteurs, des frais de stationnement élevés ne sont dès lors pas une bonne option. C'est pourquoi, pour mon parti, les parkings doivent être gratuits.

Pouvons-nous obtenir un aperçu des recettes annuelles par parking?

Que pense le ministre de la politique de prix de la SNCB? Comment expliquer la forte augmentation des recettes des parkings? Quelle est la vision de l'avenir de la SMNB en matière de stationnement payant pour les voitures et les vélos? Quel objectif financier la SNCB poursuit-elle par le biais de sa politique de stationnement? Combien de nouveaux parkings payants compte-t-on depuis 2015? Quels parkings deviendront-ils payants cette année et en 2022?

04.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De plus en plus de voyageurs reçoivent une mauvaise nouvelle: le parking de leur gare deviendra payant. C'est un choix logique dans les villes importantes où il y a une belle offre de bus et de trams mais c'est une option qui va moins de soi dans les petites villes et les communes de taille modeste où nous risquons d'inciter davantage de voyageurs à réutiliser leur voiture sur l'ensemble du trajet.

Sur quelle étude la SNCB fonde-t-elle sa politique de stationnement? Quels parkings deviendront

Wat denkt de minister van het voorstel van navetteurs.be om de parkings gratis te maken voor regelmatige reizigers? Zouden ze een voordeliger tarief moeten kunnen genieten? Zal dat punt worden besproken bij de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract? Ook de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad bepleiten dat.

Hoeveel bedraagt het gemiddelde parkeertarief? Wordt er een maximum- en minimumtarief gehanteerd? Over hoeveel parkeerplaatsen beschikt de NMBS? Zullen de tarieven van de B-Parkings wijzigen? Is de minister voorstander van een halftijds parkeerabonnement?

04.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De parkings van de NMBS liggen vaak in het hart van onze steden en zijn dus erg winstgevend. De opbrengsten gaan in stijgende lijn.

De helft van wie dagelijks de auto gebruikt, vindt dat het gebrek aan betaalbare parkeerplaatsen een drempel is om de trein te nemen. Als we pendelaars willen aantrekken, zijn hoge parkeertarieven dus geen goede zaak. Daarom moeten de parkings voor mijn partij gratis zijn.

Kunnen we een overzicht krijgen van de jaarlijkse inkomsten per parking?

Wat vindt de minister van de prijzenpolitiek van de NMBS? Hoe is de forse stijging van de parkeerinkomsten te verklaren? Wat is de toekomstvisie van de NBMS op de betalende auto- en fietsparking? Welke financiële doelstelling wil de NMBS behalen met haar parkeerbeleid? Hoeveel betalende parkings zijn er sinds 2015 bij gekomen? Welke parkings worden nog dit jaar en in 2022 betalend?

04.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Steeds meer reizigers krijgen te horen dat parkeren aan de stations betalend zal worden. Dat is een logische keuze in een stadscentrum met een sterk aanbod van bussen en trams, maar in kleinere steden of gemeenten is dat minder evident. Daar riskeren we om meer reizigers opnieuw de auto in te jagen voor het volledige traject.

Op welke studie baseert de NMBS haar parkeerbeleid? Welke parkings worden dit en

payants cette année et l'année prochaine? La question sera-t-elle abordée lors des négociations sur le nouveau contrat de gestion?

04.05 Frank Troosters (VB): Comme mes collègues, je regrette que la SNCB refuse systématiquement de communiquer des chiffres précis sur l'utilisation de ses parkings. En quoi l'information relative au nombre de voitures dans un parking et les recettes qui en découlent constitue-t-elle un élément sensible sur le plan de la concurrence?

La politique de stationnement de la SNCB favorise-t-elle l'attrait des transports publics? Quel point de vue le ministre défendra-t-il lors de l'élaboration du nouveau contrat de gestion avec la SNCB?

04.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai déjà abordé plusieurs fois la politique de la SNCB en matière de parkings, notamment lors de la dernière réunion de commission le 13 juillet.

(En français) Le covid a accéléré la tendance au télétravail. La SNCB doit adapter son offre à cette flexibilité. La formule Flex-abo pour les travailleurs qui vont deux ou trois jours sur leur lieu de travail sera disponible prochainement. La SNCB propose plusieurs produits flexibles pour le parking. Chaque produit parking est lié à un produit train. Un utilisateur régulier peut prendre un abonnement ou une carte de dix accès. L'employeur peut assumer ces frais qui sont déductibles fiscalement.

(En néerlandais) De très nombreux navetteurs veulent savoir comment évolueront les mesures sanitaires et les modalités du télétravail avant de prendre une décision relative à l'organisation de leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail ou la gare. Avec la SNCB, nous concevons de nouveaux produits qui tiennent compte des nouvelles habitudes des usagers en matière de mobilité. La SNCB vient de lancer une carte de stationnement d'un jour qui peut être achetée avec l'app SNCB. Elle étudie de nouveaux produits combinés qui compléteront l'offre avant la fin de 2021.

Depuis septembre, on observe une augmentation du taux d'occupation des parkings des gares. Pour des raisons de concurrence, la SNCB refuse de publier des informations précises par parking. Elle peut décider en toute autonomie de rendre éventuellement payant tel ou tel parking. Elle utilisera aussi ces éventuelles recettes pour financer des parkings pour vélos.

volgend jaar betalend gemaakt? Zal de kwestie worden besproken bij de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst?

04.05 Frank Troosters (VB): Net als mijn collega's betreur ik dat de NMBS systematisch weigert om precieze cijfers vrij te geven over het gebruik van haar parkings. In welke zin is informatie over het aantal auto's op een parking en de daaruit voortvloeiende inkomsten concurrentieel gevoelig?

Bevordert het parkeerbeleid van de NMBS de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer? Welke visie zal de minister verdedigen bij de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS?

04.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb al meermaals gesproken over het parkeerbeleid bij de NMBS, onder meer tijdens de laatste commissievergadering op 13 juli.

(Frans) Door de coronacrisis is de trend om aan telewerk te doen versneld. De NMBS moet haar treinaanbod op die flexibele situatie afstemmen. Binnenkort kunnen werknemers die twee of drie dagen naar het werk pendelen, gebruikmaken van de formule Flex Abonnement. De NMBS biedt verschillende flexibele producten aan voor het gebruik van de parkings. Elk parkeerproduct is aan een treinproduct gekoppeld. Regelmatige reizigers kunnen een abonnement of tienbeurtenkaart kopen. De werkgevers kunnen instaan voor die kosten, die fiscaal aftrekbaar zijn.

(Nederlands) Heel wat pendelaars wachten de evolutie van de gezondheidsmaatregelen en de modaliteiten van het telewerk af om te beslissen hoe zij de verplaatsing naar hun werk en naar het station zullen organiseren. We werken samen met de NMBS aan nieuwe producten die rekening houden met de nieuwe mobiliteitsgewoonten. Zopas lanceerde de NMBS een eendagsparkeerkaart die via de NMBS-app kan aangekocht worden. De NMBS bestudeert nieuwe gecombineerde producten die binnen het jaar het gamma zullen vervolledigen.

Sinds september is er een stijging van de bezettingsgraad van de stationsparkings. Om concurrentiële redenen wil de NMBS geen precieze gegevens per parking bekend maken. De NMBS kan autonoom beslissen of een parking al dan niet betalend is. Deze inkomsten worden ook gebruikt voor de financiering van fietsenstallingen.

Plus d'une centaine de parkings ainsi qu'une trentaine de parkings pour vélos sont actuellement équipés d'un contrôle d'accès. Ce nombre augmente chaque année. Les communes en sont informées environ un an à l'avance.

Toutes les informations relatives au stationnement à la gare sont disponibles sur le site de la SNCB.

Si nous voulons convaincre un plus grand nombre de nos concitoyens de renoncer à la voiture, nous devons également rendre les premiers et les derniers kilomètres plus attrayants. Avec la SNCB, j'élabore une vision stratégique 2021-2032 devant permettre aux voyageurs de passer plus aisément du train à d'autres moyens de transport. Les facilités de stationnement pour les vélos et les voitures font partie de cette stratégie intermodale. J'ai développé, en concertation avec la SNCB, une stratégie vélo-train prévoyant une augmentation de 50 % du nombre d'emplacements pour vélos dans les gares. Le nouveau plan vélo fédéral B-Cyclist a pour but de promouvoir l'utilisation du vélo au quotidien.

(En français) Dans les zones urbaines, la gratuité des parkings pour voiture peut nuire à la mobilité, car c'est un aspirateur à véhicules créant des embouteillages et affectant la qualité de l'air. Dans les zones rurales, la voiture reste indispensable et la politique parking auto et vélo de la SNCB doit s'adopter aux réalités. Le contrat de gestion de la SNCB est en cours de négociation. Les catégories de gare seront définies sur des critères objectifs, notamment d'accessibilité et d'intermodalité. Je souhaite des objectifs ambitieux.

04.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Les formules de parking régulières sont plus chères que les abonnements annuels mais je me réjouis que la SNCB adaptera son offre de parking au télétravail.

04.08 Tomas Roggeman (N-VA): Affirmer que la politique de stationnement de la SNCB est soumise à la concurrence est inexact, non? La SNCB dispose d'un monopole de fait dans la plupart des zones situées à proximité des gares.

La SNCB ne rend pas le "dernier kilomètre" plus attractif en augmentant les tarifs des parkings. Il demeure impossible, pour beaucoup de navetteurs, de toujours utiliser le vélo. Des infrastructures doivent aussi être prévues pour les voitures.

Er zijn momenteel meer dan honderd parkings en een dertigtal fietsenstallingen uitgerust met toegangscontrole. Dat aantal stijgt elk jaar. De gemeenten worden ongeveer een jaar op voorhand op de hoogte gebracht.

Alle informatie over parkeren aan het station is beschikbaar op de website van de NMBS.

Indien we meer mensen uit de auto willen halen, moeten we ook de *first mile* en de *last mile* aantrekkelijk maken. Samen met de NMBS werk ik aan een strategische visie 2021-2032 zodat de reiziger vlotter kan overstappen van de trein naar andere vervoersmiddelen. Parkeerfaciliteiten voor fietsen en auto's maken deel uit van de intermodale strategie. Samen met de NMBS heb ik een fiets-treinstrategie ontwikkeld, waardoor het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations met 50 % moet stijgen. Het nieuwe federale fietsplan B-Cyclist moet fietsen in het dagelijks leven bevorderen.

(Frans) In stedelijke gebieden kan het aanbieden van gratis parking nadelig zijn voor de mobiliteit, omdat het een aanzuigefect heeft op voertuigen waardoor er files veroorzaakt worden en de luchtkwaliteit aangetast wordt. In landelijke gebieden blijft de auto onmisbaar en moet het parkeerbeleid van de NMBS voor auto's en fietsen aan de realiteit aangepast worden. Over de beheersovereenkomst met de NMBS wordt er momenteel onderhandeld. De stationscategorieën zullen op basis van objectieve criteria – met name toegankelijkheid en intermodaliteit – bepaald worden. Ik hoop op ambitieuze doelstellingen.

04.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Formules voor regelmatig parkeren zijn duurder dan jaarabonnementen, maar ik ben blij dat de NMBS haar parkeeraanbod voor telewerkers zal aanpassen.

04.08 Tomas Roggeman (N-VA): Het klopt toch niet dat het parkeerbeleid van de NMBS onderhevig is aan concurrentie? In de meeste stationsomgevingen heeft de NMBS de facto een monopolie.

De NMBS maakt de *last mile* helemaal niet aantrekkelijker door parkings duurder te maken. Heel wat pendelaars kunnen niet altijd gebruikmaken van de fiets. Ook voor de auto is infrastructuur nodig.

La concertation avec les autorités locales ne se déroule pas toujours de manière optimale. Le stationnement payant est souvent instauré contre la volonté des autorités locales. Peut-être devrions-nous approfondir la question de l'expropriation de propriétés de la SNCB par une administration communale.

04.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Des raisons concurrentielles sont invoquées afin d'éluder la question. Les places de parking rapportent beaucoup d'argent de nos jours. Il serait aberrant que nos concitoyens renoncent à prendre le train parce que le parking est trop cher. Le stationnement dans les gares doit être moins onéreux et plus accessible.

04.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous devons continuer à poser des questions à ce sujet au Parlement, parce que la politique de stationnement de la SNCB n'est pas pertinente actuellement. Le parking payant est un obstacle supplémentaire pour les voyageurs et les communes doivent prendre des mesures afin de lutter contre le stationnement sauvage aux abords des gares. Le ministre vise l'intermodalité bus, trams et vélos et utilise les leviers dont il dispose. En dehors des villes, cette intermodalité est toutefois plus difficile à réaliser. Je suis ravie que le ministre accepte d'aborder le sujet lors des discussions sur le contrat de gestion.

04.11 Frank Troosters (VB): À de très nombreux endroits, il n'y a pas de concurrence pour les parkings des gares. Pour le reste, je ne partage pas toujours la vision du ministre mais il est positif qu'il en ait une. Dans sa vision, le navetteur combine le train et le vélo. Je peux alors comprendre pourquoi les parkings sont payants. En réalité, cependant, des économies sont réalisées partout et sur tout. L'offre de transports publics se réduit, ce qui rend plus difficile l'accès aux gares en utilisant les transports publics. Les personnes qui doivent payer trop cher pour garer leur voiture préféreront probablement se rendre directement à leur destination en voiture.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorisation de manger et de boire à bord du train" (55020378C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de porter le masque dans les trains" (55020632C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation du port du masque et la ventilation dans les trains" (55020986C)

Het overleg met de lokale overheden loopt soms verkeerd. Het betalend parkeren wordt vaak ingevoerd tegen de wil van de lokale overheden in. Misschien moeten verder onderzoeken of spoorwegeigendommen niet door een gemeentebestuur zouden kunnen worden onteigend.

04.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er worden concurrentieredenen ingeroepen om ons geen antwoord te geven. Parkeerplaatsen brengen tegenwoordig veel geld op. Het is toch niet de bedoeling dat mensen de trein niet kunnen nemen, omdat parkeren te duur is? Parkeren aan het station moet goedkoper en meer toegankelijk zijn.

04.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wij moeten hier wel telkens opnieuw vragen over stellen, omdat het parkeerbeleid van de NMBS momenteel niet goed is. De reizigers voelen een extra drempel en de gemeenten moeten maatregelen nemen om wildparkeren in de omgeving op te vangen. De minister zoekt naar intermodaliteit met bussen, trams en de fiets en gebruikt de hefboomen die hij in handen heeft. Buiten de steden is die intermodaliteit echter moeilijker te bereiken. Het verheugt mij dat de minister intermodaliteit op tafel wil leggen bij de bespreking van het beheerscontract.

04.11 Frank Troosters (VB): Op heel veel plaatsen is er geen concurrentie voor de stationsparkings. Voor het overige deel ik de visie van de minister niet altijd, maar het is wel positief dat hij een visie heeft. In zijn visie combineert de pendelaar de trein met de fiets. Dan kan ik begrijpen dat autoparkings betalend worden. In realiteit wordt er echter overal bespaard. Het aanbod aan openbaar vervoer krimpt, waardoor het moeilijker wordt om het station met het openbaar vervoer te bereiken. Wie dan te veel moet betalen om zijn auto te parkeren, kiest er waarschijnlijk voor rechtstreeks met de auto naar zijn bestemming te rijden.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag of men mag eten en drinken in de trein" (55020378C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondkmaskerplicht op de trein" (55020632C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondkmaskerplicht en de ventilatie op de trein" (55020986C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'aliments et de boissons dans les gares/trains au vu des mesures corona actuelles" (55021195C)
 - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de porter le masque dans les trains et les gares" (55021465C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port du masque obligatoire dans les trains" (55021517C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het eten en drinken in stations en op treinen in het licht van de geldende coronamaatregelen" (55021195C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht in treinen en stations" (55021465C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht in de trein" (55021517C)

05.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Alors que la règle générale veut qu'on porte le masque en permanence dans les trains, on peut se demander s'il est permis de l'enlever le temps de boire ou de manger, vu que vous avez évoqué une tolérance à cet égard. Puisque la situation sanitaire s'améliore, il faudrait en reparler.

05.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De algemene regel is dat men in de trein voortdurend een mondmasker moet dragen, maar de vraag rijst of men het mag afzetten om iets te drinken of te eten, aangezien u aangegeven hebt dat er enige soepelheid aan de dag gelegd wordt in dat opzicht. Nu de gezondheidssituatie verbetert, zouden we deze kwestie opnieuw moeten bespreken.

Quelle est la règle aujourd'hui? Que fait-on pour améliorer la communication aux voyageurs à ce sujet?

Welke regel geldt er nu? Wat wordt er gedaan om de communicatie hierover naar de reizigers te verbeteren?

05.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je constate une certaine lassitude face au port du masque, en particulier aux moments de faible affluence. Je n'échappe à la règle car il m'est déjà arrivé de manger un sandwich dans le train.

05.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ook bij mezelf stel in een zekere mondmaskermoeheid vast op het openbaar vervoer, zeker op minder drukke momenten. Zo at ik in de trein al een broodje.

Des études ont-elles déjà été réalisées quant aux infections au Covid-19 et au risque d'infection dans les transports publics? Qu'en est-il de la ventilation? La qualité de l'air est-elle mesurée? Quelle est la stratégie adoptée à l'étranger? L'obligation de port du masque peut-elle être supprimée si la ventilation est suffisante? D'autres mesures de lutte contre le coronavirus que celles que nous avons déjà évoquées sont-elles encore applicables dans le train?

Gebeurde er al onderzoek over de coronabesmettingen en het besmettingsrisico op het openbaar vervoer? Hoe staat het met de ventilatie? Wordt de luchtkwaliteit gemeten? Hoe pakt men dat aan in het buitenland? Kan de mondmaskerplicht worden afgeschaft als er goed wordt geventileerd? Zijn er nog andere coronamaatregelen in voege op de trein dan diegene waarover we het al hadden?

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Selon le site web de la SNCB, le masque buccal ne peut être retiré que pour boire, et ce, pour des raisons médicales. M. Vandenbroucke a dès lors commis une infraction. Je souhaiterais également savoir s'il serait possible d'assouplir l'interdiction de manger dans les trains, dans les gares et sur les quais.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Volgens de website van de NMBS mag men het mondmasker enkel afnemen indien men om medische redenen moet drinken. De heer Vandenbroucke was dus in overtreiding. Ook ik verneem graag of er geen versoepelingen mogelijk zijn inzake het verbod om te eten in de trein en de stations en op de perrons.

Combien d'amendes ont-elles déjà été infligées pour de telles infractions?

Hoeveel boetes werden er al uitgeschreven wegens overtredingen op dat verbod?

05.04 Marianne Verhaert (Open Vld): De plus en plus souvent, le port du masque buccal dans les trains entraîne des conflits et les désagréments qui s'ensuivent. Le fait que des milliers de personnes soient autorisées à faire la fête sans masque buccal, mais doivent le porter dans un train bien

05.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Over het dragen van het mondmasker in de trein treden doen zich ook steeds vaker conflicten voor, met overlast als gevolg. Dat men met duizenden mag feesten zonder mondmasker, maar dit wel moet dragen in een goed geventileerde en ontsmette trein, stuit op

ventilé et désinfecté, suscite l'incompréhension.

onbegrip.

Combien d'amendes ont-elles été infligées pour refus du port du masque? Ce nombre a-t-il augmenté depuis l'assouplissement des mesures? Comment pouvons-nous encore motiver les passagers? Quelles mesures la SNCB prend-elle pour protéger les accompagnateurs de train?

Hoeveel boetes werden er al opgelegd aan wie het mondmasker weigerde te dragen? Stijgt dat aantal sinds er versoepelingen gelden? Hoe kunnen we de reizigers nog motiveren? Wat doet de NMBS om de treinbegeleiders te beschermen?

Quelles sont les conditions à remplir pour obtenir d'autres assouplissements? Les trains sont-ils toujours régulièrement désinfectés? Jusqu'à quand les équipes de désinfection continueront-elles à travailler?

Aan welke voorwaarden moet er worden voldaan voor verdere versoepelingen? Worden de treinen nog regelmatig ontsmet? Tot wanneer zullen de ontsmettingsteams aan de slag blijven?

Présidente: Kim Buyst

Voorzitster: Kim Buyst

05.05 Frank Troosters (VB): *L'obligation de port du masque a été assouplie le 1^{er} octobre.*

05.05 Frank Troosters (VB): *Op 1 oktober werd de mondmaskerplicht versoepeld.*

Pendant combien de temps sera-t-elle encore applicable dans les transports publics? Des mesures supplémentaires vont-elles être prises afin d'informer les voyageurs sur le maintien de l'obligation de port du masque dans les transports publics? Dans quel contexte pourrait-elle y être supprimée?

Hoelang zal ze nog gelden op het openbaar vervoer? Komen er extra maatregelen om de reizigers te informeren over het voortbestaan van de mondmaskerplicht op het openbaar vervoer? In welke omstandigheden kan ze ook daar worden afgeschaft?

05.06 Georges Gilkinet, ministre (en français): Sans doute, beaucoup de personnes sont-elles fatiguées de porter le masque, mais ce sera encore nécessaire pendant un petit temps.

05.06 Minister Georges Gilkinet (Frans): Wellicht zijn heel wat mensen het beu om het mondmasker te moeten dragen, maar het zal nog een tijdje nodig zijn.

(En néerlandais) La SNCB a pleinement joué son rôle sociétal depuis le début de la crise du coronavirus et le personnel a donné le meilleur de lui-même dans des circonstances difficiles.

(Nederlands) De NMBS heeft haar maatschappelijke rol ten volle gespeeld van bij het begin van de coronacrisis en het personeel heeft in moeilijke omstandigheden het beste van zichzelf gegeven.

Le Comité de concertation a décidé, sur la base des avis des experts, d'assouplir l'obligation de port du masque, mais de la maintenir dans les espaces intérieurs des transports publics, les gares et les aéroports. Le port du masque n'est donc pas obligatoire sur les quais à ciel ouvert.

Het Overlegcomité besliste op basis van de adviezen van de deskundigen de mondmaskerplicht te versoepelen, maar ze wel te behouden in de binnenruimtes van het openbaar vervoer, de stations en luchthavens. Mondmaskers zijn dus niet verplicht op openluchtperrons.

(En français) J'ai parlé de tolérance l'année dernière, car la règle n'était pas claire quant à la possibilité de retirer son masque pour s'alimenter. Désormais, l'arrêté est clair: on peut ôter le masque occasionnellement pour boire et manger. J'ai demandé à la SNCB de vérifier si les messages délivrés aux voyageurs sont conformes à la réglementation. La nouvelle règle permettant de ne pas porter le masque sur les quais en plein air est d'application depuis le 1^{er} octobre.

(Frans) Ik had het vorig jaar over tolerantie omdat de regel met betrekking tot het afnemen van het mondmasker om iets te eten niet duidelijk was. Nu is het besluit echter wel duidelijk: men mag het masker afnemen om te drinken of te eten. Ik heb de NMBS gevraagd om na te gaan of de mededelingen aan de reizigers stroken met de reglementering. De nieuwe regel waarbij het mondmasker niet langer meer gedragen hoeft te worden op de perrons buiten is sinds 1 oktober van toepassing.

Président: Jean-Marc Delizée

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

(En néerlandais) L'air est totalement renouvelé toutes les dix minutes dans tous les trains, comme le recommande le Conseil Supérieur de la Santé. Il est procédé régulièrement à l'entretien des dispositifs de traitement de l'air et au remplacement des éléments filtrants. Les trains sont nettoyés en profondeur régulièrement, ce qui permet d'éviter toute accumulation de poussière dans le système. Par ailleurs, toutes les procédures de nettoyage quotidien des trains sont suivies rigoureusement, avec une attention particulière pour les surfaces avec lesquelles les voyageurs entrent en contact.

Plus que jamais, la mission fondamentale de service public de la SNCB est mise en avant. La durabilité et le climat gagnent en importance. Ensemble, nous allons convaincre les voyageurs de prendre de nouveau le train.

Il n'existe pas de chiffres distincts sur le nombre de procès-verbaux établis pour la consommation de nourriture à bord des trains. Le nombre de procès-verbaux établis par Securail pour des infractions aux mesures de lutte contre le covid en général a diminué au cours des six derniers mois pour atteindre une moyenne de moins de dix par jour.

05.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Cette réponse soulagera les navetteurs. La communication est un point sensible, pour éviter les tensions, les interprétations divergentes pouvant générer des situations conflictuelles.

05.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je me rallie aux propos de M. Parent.

L'incident est clos.

06 Débat d'actualité sur les moyens financiers d'Infrabel et interpellations et questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens financiers d'Infrabel" (55020535C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du sous-financement d'Infrabel" (55020557C)

- Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture des lignes ferroviaires 54 (Malines-Saint-Nicolas) et 57 (Termonde-Lokeren)" (55020683C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires par Infrabel" (55020856C)

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de fermeture de liaisons

(Nederlands) De lucht wordt om de tien minuten volledig ververs in alle treinen, zoals aanbevolen door de Hoge Gezondheidsraad. De luchtbehandelingssystemen worden regelmatig onderhouden en de filterelementen vervangen. De treinen worden geregeld grondig gereinigd, waardoor stofophoping in het systeem wordt vermeden. Daarnaast worden alle procedures voor de dagelijkse schoonmaak van de treinen rigoreus opgevolgd, met bijzondere aandacht voor de oppervlakken waarmee de reizigers in contact komen.

De fundamentele opdracht van openbare dienst van de NMBS stond nooit voordien zo in de kijker. Duurzaamheid en klimaat winnen aan belang. Samen zullen wij de reiziger overtuigen om opnieuw de trein te nemen.

Er zijn geen aparte cijfers beschikbaar over het aantal pv's dat wordt opgesteld wegens het eten aan boord van de trein. Het aantal pv's dat Securail oplegde wegens inbreuken tegen de covidmaatregelen in het algemeen is in de afgelopen zes maanden gedaald tot gemiddeld minder dan tien per dag.

05.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Dit antwoord zal een hele opluchting betekenen voor de reizigers. De communicatie is een teer punt, teneinde spanningen te voorkomen, aangezien uiteenlopende interpretaties tot conflictsituaties kunnen leiden.

05.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik sluit me aan bij de commentaar van de heer Parent.

Het incident is gesloten.

06 Actualiteitsdebat over de financiering van Infrabel en toegevoegde interpellaties en vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële middelen van Infrabel" (55020535C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de onderfinanciering van Infrabel" (55020557C)

- Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de spoorlijnen 54 (Mechelen-Sint-Niklaas) en 57 (Dendermonde-Lokeren)" (55020683C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van spoorlijnen door Infrabel" (55020856C)

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende sluiting van

ferroviaires par Infrabel" (55021058C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies demandées à Infrabel" (55000181I)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies imposées à Infrabel" (55000183I)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le communiqué d'Infrabel sur la fermeture de lignes ferroviaires" (55021389C)

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de fermeture des lignes ferroviaires 54 (Malines-Saint-Nicolas) et 57 (Termonde-Lokeren)" (55021484C)

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du réseau d'Infrabel" (55021529C)

treinverbindingen door Infrabel" (55021058C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aan Infrabel gevraagde besparingen" (55000181I)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aan Infrabel opgelegde besparingen" (55000183I)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De communicatie van Infrabel over het sluiten van spoorlijnen" (55021389C)

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende sluiting van spoorlijnen 54 (Mechelen-Sint-Niklaas) en 57 (Dendermonde-Lokeren)" (55021484C)

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het spoornet van Infrabel" (55021529C)

06.01 Josy Arens (cdH): *Les travaux réalisés pour réparer les dégâts des inondations aux infrastructures ferroviaires n'étaient pas prévus et ont rogné les moyens d'Infrabel. À tel point que, sans refinancement, une grande partie du réseau subirait des réductions de vitesse et des lignes vétustes seraient fermées, tant en Wallonie qu'en Flandre.*

06.01 Josy Arens (cdH): *Het werk dat verricht werd om de schade door de overstromingen aan de spoorinfrastructuur te herstellen was niet gepland en heeft de middelen van Infrabel zelfs in die mate doen krimpen dat er, zonder herfinanciering, snelheidsbeperkingen zouden gelden op een groot deel van het net en er, zowel in Wallonië als in Vlaanderen, oude lijnen gesloten zouden worden.*

Confirmez-vous ces informations? Des lignes sont-elles en danger? Etes-vous en concertation avec Infrabel à ce sujet? Les travaux et les moyens nécessaires à ceux-ci plomberont-ils vos autres projets pour le rail? Infrabel dispose-t-elle des moyens suffisants pour relever les défis que représentent ceux-ci? Quels montants sont-ils prévus dans les plans d'investissement de la société? Pouvez-vous les ventiler en budget d'exploitation/ d'investissement? Augmenterez-vous la dotation d'Infrabel pour compenser les moyens déployés pour la catastrophe? Si oui, de combien?

Bevestigt u die informatie? Zijn er lijnen in gevaar? Bent u hierover in overleg met Infrabel? Zullen de werkzaamheden en de middelen die daarvoor nodig zijn uw andere projecten voor het spoor dwarsbomen? Beschikt Infrabel over voldoende middelen om deze uitdagingen aan te gaan? Welke bedragen zijn er in de investeringsplannen van Infrabel opgenomen? Kunt u die uitsplitsen in exploitatie- en investeringsbudget? Zult u de dotatie voor Infrabel verhogen ter compensatie van de middelen die voor de ramp ingezet werden? Zo ja, in welke mate?

06.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Si la politique demeure inchangée, Infrabel ne sera prochainement plus en mesure de remplir sa mission principale, à savoir assurer la maintenance des infrastructures ferroviaires, avec tous les risques que cela comporte. Cette situation est le résultat de décennies de coupes budgétaires structurelles dans l'entreprise. Les travailleurs sont très inquiets pour leur emploi, leur sécurité et celle des voyageurs ainsi que pour l'avenir du rail. Le nombre d'équivalents temps plein chez Infrabel est passé de 12 045 à 10 064 entre 2015 et 2019. Au cours de la même période, 3 000 emplois à temps plein ont également disparu à la SNCB. Cela signifie que, chaque mois, l'effectif des chemins de fer est réduit d'une centaine de travailleurs. Ces chiffres contrastent fortement avec les belles paroles de l'équipe Vivaldi et avec l'exposé

06.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Bij ongewijzigd beleid kan Infrabel binnenkort zijn kerntaak, namelijk het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, niet meer uitvoeren, met alle risico's van dien. De oorzaak is een decennialange structurele besparing bij Infrabel. De werknemers zijn heel bezorgd over hun tewerkstelling, over hun veiligheid en die van de reizigers en over de toekomst van het spoor. Het aantal voltijdequivalenten bij Infrabel is tussen 2015 en 2019 gedaald van 12.045 naar 10.064. In dezelfde periode verdwenen ook 3.000 voltijdse banen bij de NMBS. Dit zorgt ervoor dat er elke maand ongeveer honderd personeelsleden minder zijn bij de spoorwegen. Die cijfers staan in schril contrast met de mooie woorden van deze Vivaldiploeg en met de beleidsverklaring van de minister.

d'orientation politique du ministre.

Les chiffres financiers virent également au vif. Entre 2005 et 2019, la dotation publique d'Infrabel a diminué de 20 %. La dotation d'exploitation d'Infrabel a diminué de 85 % entre 2005 et 2021. Celle-ci est nécessaire pour assurer la maintenance du réseau ferroviaire existant. Le gouvernement veut économiser 6 millions d'euros supplémentaires en 2021. La dotation d'investissement a également diminué de 18 % au cours des quinze dernières années, pour atteindre 800 millions d'euros par an.

Il se peut que le ministre tente de trouver d'autres sources de revenus pour Infrabel.

Mais lesquelles, dès lors qu'il ne veut pas faire main basse sur l'argent des contribuables? Ces dernières années, Infrabel a toujours réalisé des économies sur le personnel et réduit les investissements. Aujourd'hui, nous nous trouvons clairement à un tournant.

Par ailleurs, l'offre ferroviaire s'est développée d'un peu moins de 5 % entre 2014 et 2019. Les conditions de travail se sont donc détériorées. Les investissements ne suivent plus. En raison des économies imposées par le gouvernement fédéral, Infrabel menace de fermer cinq lignes ferroviaires. Il est en outre envisagé de procéder progressivement à la mise hors service de certaines voies et connexions ferroviaires.

Y a-t-il actuellement un risque accru d'accidents en raison du manque d'entretien? La société Infrabel peut-elle fermer unilatéralement des lignes si la sécurité n'y est plus assurée? Le budget d'exploitation d'Infrabel diminuera-t-il encore de 94 millions d'euros au cours de cette législature? Comment le ministre remédiera-t-il à la pénurie de personnel? Infrabel dispose-t-elle des moyens nécessaires pour recruter 400 personnes supplémentaires? Le ministre peut-il garantir qu'aucune ligne ne sera fermée et qu'Infrabel disposera de moyens financiers suffisants afin d'exploiter notre réseau ferroviaire? Le ministre compensera-t-il les économies réalisées chez Infrabel en investissant davantage?

06.03 Leen Dierick (CD&V): J'ai été extrêmement surprise d'apprendre que cinq lignes ferroviaires vont être fermées, dont la ligne 57 de Termonde à Lokeren. Cette nouvelle a fait l'effet d'une bombe, en particulier chez les milliers de navetteurs qui empruntent ces lignes. Qui peut comprendre qu'à notre époque, des lignes très fréquentées soient supprimées?

Ook de financiële cijfers kleuren bloedrood. Tussen 2005 en 2019 daalde de overheidsdotatie van Infrabel met 20 %. De exploitatiedotatie van Infrabel is tussen 2005 en 2021 met 85 % gedaald. Die is nodig voor het onderhoud van het bestaande spoornet. Deze regering wil daarop in 2021 nog eens 6 miljoen euro besparen. Ook de investeringsdotatie is de voorbije vijftien jaar gedaald met 18 %, naar 800 miljoen euro per jaar.

Misschien stuurt de minister aan op alternatieve inkomsten bij Infrabel.

Maar welke dan, als men geen aanslag wil plegen op belastinggeld? De voorgaande jaren heeft Infrabel telkens bespaard op personeel en investeerde men minder. Vandaag zitten we duidelijk op een kantelmoment.

Anderzijds is het spooraanbod tussen 2014 en 2019 met een kleine 5 % gestegen. Dat leidt voor het personeel tot slechtere arbeidsomstandigheden. Toch wordt er niet meer geïnvesteerd. Als gevolg van de door de federale regering opgelegde besparing dreigt Infrabel met de sluiting van vijf spoorlijnen. Daarnaast wordt de geleidelijke buitenbedrijfstelling van bepaalde sporen en spoorwegverbindingen overwogen.

Is er vandaag een verhoogd risico op ongevallen door gebrekkig onderhoud? Kan Infrabel eenzijdig lijnen sluiten als die niet langer veilig zijn? Zal het exploitatiebudget van Infrabel tijdens deze regeerperiode opnieuw dalen met 94 miljoen euro? Hoe zal de minister de personeelstekorten rechttrekken? Heeft Infrabel de middelen voor 400 extra personeelsleden? Kan de minister garanderen dat er geen lijnen gesloten zullen worden en dat Infrabel over voldoende financiële middelen zal beschikken om ons spoornet uit te baten? Zal hij de besparingen bij Infrabel neutraliseren met extra investeringen?

06.03 Leen Dierick (CD&V): Ik verslikte mij in mijn koffie toen ik vernam dat er vijf spoorlijnen worden gesloten, waaronder lijn 57 van Dendermonde naar Lokeren. Dat nieuws sloeg in als een bom, vooral bij de duizenden pendelaars die de lijnen gebruiken. Wie kan begrijpen dat in deze tijden veel gebruikte lijnen worden afgeschaft?

Comment concilier ces coupes avec les ambitions du gouvernement? Dans quelle mesure ces projets sont-ils concrets? Qu'en pense le ministre? Va-t-il entreprendre des démarches pour éviter la fermeture?

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel voudrait fermer les lignes ferroviaires 132, 134, 287, 54 et 57. Certaines de ces lignes transportent quotidiennement des milliers de navetteurs. En outre, les lignes 54 et 57 constituent l'unique liaison entre le pays de Waes et Bruxelles. Environ 300 000 personnes habitent dans le pays de Waes.

Le CEO d'Infrabel, M. Gilson, et le ministre ont précédemment indiqué qu'aucune ligne ferroviaire ne serait supprimée. Aujourd'hui, Infrabel invoque la faible rentabilité des lignes en question.

Est-il exact qu'Infrabel veut les supprimer? Comment ont-elles été sélectionnées? Comment Infrabel compare-t-elle la rentabilité des lignes ferroviaires? Le ministre avait précédemment déclaré qu'aucune ligne ferroviaire ne serait fermée avant 2024. Comment est-il possible que le PDG d'Infrabel dise le contraire? Infrabel abuse-t-elle de cette menace pour obtenir des fonds publics supplémentaires?

06.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Les lignes Saint-Nicolas-Malines et Termonde-Lokeren seraient fermées. Le jour où tout le monde se marchait sur les pieds pour promettre monts et merveilles concernant les infrastructures ferroviaires, M. Gilson annonçait qu'il faudrait procéder à d'importantes coupes budgétaires.

Quelles lignes ferroviaires doivent-elle être fermées? Pourquoi ces lignes-là? Combien ces fermetures rapporteront-elles à Infrabel? Est-il question d'une éventuelle réorientation des investissements dans le cadre de la fermeture imminente de certaines lignes? De quelle région vers quelle région? Ou est-il question d'un autre glissement?

06.06 Josy Arens (cdH): Le gouvernement fédéral aurait demandé à Infrabel de réaliser des économies d'ici 2024 mais les travaux dus aux inondations et la gratuité des transports n'étaient pas prévus. Sans refinancement, une grande partie du réseau subirait des réductions de vitesse et on pourrait fermer certaines lignes pour cause de vétusté.

Confirmez-vous ces informations? Les travaux nécessaires vont-ils plomber vos projets ambitieux

Hoe vallen deze besparingen te rijmen met de ambities van de regering? Hoe concreet zijn de plannen? Wat vindt de minister daarvan? Zal hij iets doen om de sluiting te voorkomen?

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel zou de spoorlijnen 132, 134, 287, 54 en 57 willen sluiten. Daar zijn lijnen bij die duizenden pendelaars per dag vervoeren. De lijnen 54 en 57 zijn bovendien de enige verbinding tussen het Waasland en Brussel. In het Waasland wonen ongeveer 300.000 mensen.

De CEO van Infrabel, de heer Gilson, en de minister gaven eerder aan dat er geen spoorlijnen zouden worden gesloten. Nu voert Infrabel de lagere rentabiliteit van de lijnen in kwestie aan.

Klopt het dat Infrabel die lijnen wil sluiten? Hoe werden ze geselecteerd? Hoe vergelijkt Infrabel de rentabiliteit van spoorlijnen? De minister zei eerder dat er geen spoorlijnen zouden worden gesloten tot 2024. Hoe kan het dat de CEO van Infrabel wat anders verklaart? Misbruikt Infrabel die dreiging om extra overheidsgeld los te weken?

06.05 Pieter De Spiegeleer (VB): De lijnen Sint-Niklaas-Mechelen en Dendermonde-Lokeren zouden sluiten. Op de dag waarop iedereen elkaar voor de voeten liep om belofes te doen over de spoorweginfrastructuur, deelde de heer Gilson mee dat er stevig gesnoeid moest worden.

Welke spoorlijnen moeten dicht? Waarom die? Hoeveel zou dat Infrabel opleveren? Is er sprake van een eventuele *investment shift* in het kader van de dreigende stopzetting van bepaalde lijnen? Van welke regio naar welke regio? Of is er sprake van een andere verschuiving?

06.06 Josy Arens (cdH): Naar verluidt heeft de federale regering Infrabel gevraagd besparingen door te voeren tegen 2024, maar de werken als gevolg van de overstromingen en het gratis openbaar vervoer waren onvoorziene factoren. Zonder herfinanciering zou er op een groot deel van het net minder snel gereden kunnen worden en zouden bepaalde lijnen gesloten kunnen worden, omdat de infrastructuur verouderd is.

Bevestigt u die informatie? Zullen de werken die uitgevoerd moeten worden uw ambitieuze plannen

pour le rail? Infrabel a-t-il les moyens de relever ces défis? Prévoyez-vous une augmentation de la dotation fédérale pour compenser le coût des travaux imprévus et des autres mesures annoncées telles que la gratuité?

06.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Le gouvernement entend investir dans le rail. Après des années de sous-investissement, il faut améliorer la ponctualité, l'accessibilité et l'attractivité des trains. Je ne comprends pas comment on peut envisager la fermeture de lignes ferroviaires dans ce cadre. Le ministre a déclaré précédemment qu'aucune ligne ferroviaire ne serait fermée durant la présente législature et qu'il investirait, au contraire, dans le transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises.*

À combien se montent les investissements supplémentaires qui ont fait l'objet d'une décision pour le moment? Quelles sont les conséquences possibles de la coupe budgétaire linéaire chez Infrabel? Le ministre peut-il confirmer qu'aucune ligne ferroviaire ne sera fermée?

06.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *La menace de fermeture de lignes ferroviaires est surprenante et a déjà donné lieu à des actions dans les communes concernées.*

Le ministre peut-il expliquer les informations communiquées? Mettra-t-il tout en œuvre pour empêcher la suppression de lignes ferroviaires?

06.09 Mélissa Hanus (PS): *Malgré les budgets d'investissements importants obtenus pour le rail, le CEO d'Infrabel a fait part de ses craintes quant à l'avenir du réseau. Des lignes pourraient fermer si les moyens d'exploitation ne sont pas revus à la hausse.*

Certes, l'accord de gouvernement est un compromis qui permet de réinvestir massivement dans le rail mais impose des économies dans le budget d'exploitation au gestionnaire du réseau ferroviaire. Toutefois, compte tenu des enjeux climatiques et sociaux liés au rail, il faut éviter de mettre en danger le réseau.

Comment considérez-vous les craintes du CEO d'Infrabel? Quelle est l'évolution attendue du réseau et de l'emploi chez Infrabel? Comprenez-vous les craintes des syndicats, dans un contexte de négociations sociales compliquées?

voor het spoor doorkruisen? Beschikt Infrabel over de nodige middelen om die uitdagingen aan te gaan? Zult u de federale dotatie verhogen om de kosten van de onvoorziene werken en andere aangekondigde maatregelen, zoals het gratis openbaar vervoer, te ondervangen?

06.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Deze regering wil investeren in het spoor. Na jarenlange onderinvesteringen moeten de treinen stipter, toegankelijker en aantrekkelijker worden. Hoe de sluiting van spoorlijnen daarin past, begrijp ik niet. De minister verklaarde eerder dat er in deze zittingperiode geen spoorlijnen zouden sluiten. Hij zou daarentegen investeren in het personen- en goederenvervoer per spoor.*

Hoeveel extra investeringen zijn er op dit moment beslist? Wat zijn de mogelijke gevolgen van de lineaire besparing bij Infrabel? Kan de minister bevestigen dat er geen spoorlijnen zullen sluiten?

06.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *De dreigende sluiting van spoorlijnen wekt verbazing en heeft ook al tot acties geleid in de getroffen gemeenten.*

Kan de minister de berichtgeving duiden? Zal hij er alles aan doen om een sluiting van spoorlijnen te verhinderen?

06.09 Mélissa Hanus (PS): *Ondanks de aanzienlijke investeringsbudgetten voor het spoor heeft de CEO van Infrabel enkele bezorgdheden geuit over de toekomst van het spoorwagennet. Sommige lijnen dreigen geschrapt te worden als er niet meer middelen uitgetrokken worden om ze te exploiteren.*

Het regeerakkoord is een compromis, dat het mogelijk maakt om sterk te investeren in het spoor, maar dat de spoorwagennetbeheerder tegelijk verplicht om te besparen op het exploitatiebudget. Gelet op de sociale en klimaatuitdagingen waar het spoor voor staat, moeten we er echter voor zorgen dat het spoorwagennet niet in gevaar komt.

Wat is uw kijk op de bezorgdheden van de CEO van Infrabel? In welke zin zullen het spoorwagennet en de tewerkstelling bij Infrabel naar verwachting evolueren? Begrijpt u de bezorgdheden van de vakbonden, in een context van moeilijke sociale onderhandelingen?

06.10 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): J'affirme très clairement qu'il n'y aura pas de fermeture de lignes ferroviaires sous cette législature. J'entends même renforcer le réseau. Je ne veux de fermeture ni avant 2024 ni après. Nous avons besoin d'un réseau performant pour transporter plus de personnes et de marchandises pour répondre aux enjeux climatiques, économiques et de mobilité.

(*En néerlandais*) L'accord de gouvernement prévoit explicitement que nous voulons faire du rail l'épine dorsale de la mobilité belge. À cette fin, la SNCB et Infrabel se voient attribuer davantage de moyens. L'objectif est de doubler le fret ferroviaire d'ici à 2030. Notre politique doit donc être axée sur le renforcement du réseau ferroviaire belge et sur le soutien de la jonction à des sites à potentiel économique.

Un plan d'investissement à dix ans sera établi et sera lié à un contrat de performance de la même durée. Des négociations sont actuellement menées entre mon cabinet et Infrabel. Le plan d'investissement 2022-2026 présenté par le CEO à certaines organisations économiques est un document de travail qui n'a pas été discuté ni ratifié au niveau politique.

(*En français*) En 2018, Infrabel a fait réaliser un audit de l'état de son réseau au regard des économies OPEX très lourdes imposées par les précédents gouvernements. Les experts concluaient que le cycle de vie d'une partie de l'outil de production d'Infrabel était dépassé et que, moyennant une politique d'entretien rigoureuse, ces assets pourraient fonctionner jusqu'à la fin de la décennie.

J'ai dégagé des financements pour renforcer le rail partout en Belgique. Le Plan Boost de 100 millions a permis de lancer les travaux. L'enveloppe totale décidée à ce stade est de 365 millions pour renforcer l'accessibilité des gares et répondre à nos objectifs de transport de marchandises et de renforcement du réseau. Chaque jour, je me bats pour trouver des moyens supplémentaires. Un euro investi dans le rail rapporte directement et indirectement 3 euros à l'économie. Le train est un des instruments majeurs pour lutter contre le changement climatique.

Je travaille à ces projets avec la SNCB et Infrabel. Je le répète: il n'y aura pas de fermeture de lignes d'ici 2024.

06.10 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik wil hier duidelijk stellen dat er in deze legislatuur geen spoorlijnen zullen worden gesloten. Ik wil het spoorwegnet zelfs versterken. Ik wil geen sluitingen, niet vóór 2024 en evenmin daarna. Wij hebben nood aan een performant spoorwegnet om meer mensen en goederen te kunnen vervoeren en om te kunnen inspelen op de uitdagingen inzake klimaat en mobiliteit en de economische uitdagingen.

(*Nederlands*) In het regeerakkoord staat uitdrukkelijk dat we van het spoor de ruggengraat van de Belgische mobiliteit willen maken. Daartoe krijgen de NMBS en Infrabel meer middelen. Het is de bedoeling om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Ons beleid moet er dus op gericht zijn het Belgische spoornet te versterken en de aansluiting op sites met economisch potentieel te ondersteunen.

Er komt een investeringsplan voor tien jaar en dat wordt gekoppeld aan een performantiecontract van gelijke duur. Er lopen momenteel onderhandelingen over tussen mijn kabinet en Infrabel. Het investeringsplan 2022-2026 dat de CEO heeft voorgelegd aan bepaalde economische organisaties is een werkdocument dat niet politiek besproken of bekrachtigd is.

(*Frans*) In 2018 heeft Infrabel een audit laten uitvoeren naar de staat van het spoorwegnet in het licht van de zeer zware, door de vorige regeringen opgelegde bezuinigingen op de operationele uitgaven. De experts kwamen tot de conclusie dat de levensduur van een deel van het productieapparaat van Infrabel overschreden was en dat die assets op voorwaarde van een strikt onderhoudsbeleid nog tot het einde van het decennium zouden kunnen meegaan.

Ik heb middelen uitgetrokken om het spoor in heel België te versterken. Dankzij de 100 miljoen euro in het kader van het Boostplan konden de werkzaamheden opgestart worden. Het totale budget waartoe er in dit stadium al beslist is, bedraagt 365 miljoen euro en dient om de toegankelijkheid van de stations te verbeteren en om onze doelstellingen inzake het goederenvervoer en de uitbouw van het net te halen. Elke dag blijf ik hardnekkig zoeken naar bijkomende middelen. Eén in het spoor geïnvesteerde euro levert de economie – rechtstreeks en onrechtstreeks – drie euro op. De trein is een van de belangrijkste instrumenten in de strijd tegen de klimaatverandering.

Ik werk samen met de NMBS en Infrabel aan die projecten. Ik herhaal: tussen nu en 2024 zullen er geen lijnen opgedoekt worden.

06.11 Josy Arens (cdH): C'est un engagement important. Je compte sur votre capacité de conviction pour trouver les moyens d'investir et de tenir les promesses. Je compte aussi sur le plan d'investissement 2020-2032. Ce qui m'inquiète, c'est que vous n'avez rien dit de la province de Luxembourg.

06.12 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Il n'y aura pas plus de fermeture de lignes en province de Luxembourg. L'accélération des travaux sur l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg fait partie de mes priorités.

06.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les informations que je viens d'entendre sont positives, mais j'attends de voir si un budget suffisant sera dégagé, parce que les organisations syndicales ne sont pas rassurées sur ce point. On craint également une pénurie de personnel.

Bon nombre de membres du gouvernement Vivaldi entendent consolider la SNCB et accordent de l'importance au climat. Il appartient au ministre de concrétiser cette vision et de réaliser d'ambitieux investissements dans la SNCB et dans les travailleurs du rail. Je ne retirerai pas ma motion, mes craintes n'étant aucunement apaisées.

06.14 Leen Dierick (CD&V): Si aucune ligne ferroviaire ne sera fermée durant cette législature, il faut bien entendu qu'il en soit de même au cours de la prochaine législature. Les liaisons entre les villes moyennes doivent être maintenues. Je suis donc rassurée, mais il n'en demeure pas moins que je trouve le procédé scandaleux. Divulguer un document dans le but d'obtenir plus d'argent est une attitude lamentable de la part d'Infrabel. Elle suscite l'inquiétude parmi la population et décourage les voyageurs du rail. La confiance dans les dirigeants d'Infrabel est en tout état de cause ébranlée.

06.15 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis d'apprendre qu'aucune ligne ferroviaire ne sera fermée. Il me semble toutefois important de ne pas ignorer le problème sous-jacent: Infrabel constate que certaines lignes ne sont pas rentables et les remet dès lors en question. Je demande une nouvelle fois des chiffres sur la rentabilité de toutes les lignes.

Pourquoi la société Infrabel n'est-elle pas en mesure de fournir des chiffres sur le nombre de sillons vendus? Il est impossible qu'elle ne dispose pas de chiffres sur la rentabilité de nos lignes ferroviaires.

06.11 Josy Arens (cdH): Dat is een belangrijk engagement. Ik reken op uw overtuigingskracht om de nodige investeringsmiddelen te vinden en de beloften na te komen. Ik reken ook op het investeringsplan 2020-2032. Wat me zorgen baart, is dat u met geen woord gerept heeft van de provincie Luxemburg.

06.12 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): In de provincie Luxemburg zullen er geen lijnen meer worden gesloten. De versnelling van de werken op as 3 Brussel-Luxemburg is een van mijn prioriteiten.

06.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik hoor veel positiefs maar we moeten afwachten of er voldoende budget wordt uitgetrokken, want de vakbonden zijn er niet gerust op. Ze vrezen ook een personeelstekort.

In de Vivaldiregering zitten veel mensen die de NMBS willen versterken en die het klimaat belangrijk vinden. De minister moet dat waarmaken en ambitieus investeren in de NMBS en de mensen die er werken. Ik zal mijn motie niet intrekken, want mijn bezorgdheid blijft overeind.

06.14 Leen Dierick (CD&V): In deze zittingperiode zullen geen spoorlijnen sluiten, maar we willen natuurlijk ook niet dat het in de volgende wel gebeurt. Middelgrote steden moeten met elkaar verbonden blijven. Ik ben dus wel gerustgesteld, maar dat neemt niet weg dat ik de manier van werken ongehoord vind. Als Infrabel een document lekt om meer geld te krijgen, dan vind ik dat triest. Het maakt mensen ongerust en ontmoedigt de treinreizigers. Het vertrouwen in de bestuurders van Infrabel is in elk geval gedeukt.

06.15 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij dat er geen spoorlijnen zullen sluiten. Ik denk wel dat we niet blind mogen zijn voor het onderliggende probleem: Infrabel stelt vast dat bepaalde lijnen niet rendabel zijn en stelt ze daarom ter discussie. Ik vraag opnieuw naar cijfers over de rentabiliteit van alle lijnen.

Waarom kan Infrabel geen cijfers voorleggen over het aantal verkochte rijpaden? Het is onmogelijk dat Infrabel geen cijfers heeft over de rentabiliteit van onze spoorlijnen.

Soit Infrabel dispose de ces chiffres et ne les transmet ni au ministre, ni au Parlement, et il s'agit alors d'un problème très sérieux; soit la société ne tient pas ce type de statistiques et dans ce cas, la question est tout aussi épineuse car cette absence de chiffres signifierait qu'Infrabel n'a aucune idée de sa structure de coûts.

Je suis impatient de pouvoir prendre connaissance du plan d'investissements. La rentabilité des lignes ferroviaires pourrait en constituer un fondement judicieux. Sur quels critères reposent les investissements? J'espère que ces choix ne sont pas arbitraires et que le problème réside dans un dysfonctionnement de la communication au Parlement.

06.16 Pieter De Spiegeleer (VB): Je me félicite d'entendre le ministre réitérer ses promesses, mais ces dernières sont en contradiction avec les propos tenus par MM. Gilson et Lallemand. À l'été 2019, M. Lallemand avait déjà formulé de telles menaces. Le Vlaams Belang attend du ministre qu'il tienne sa parole et qu'aucune ligne ferroviaire ne soit fermée durant son mandat.

06.17 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Durant des années, la Belgique a négligé le rail. Les ambitions sont élevées et nous devons investir. Les négociations à ce sujet sont en cours. Les échanges musclés entre le gouvernement et Infrabel ne me plaisent guère.

Ne souhaitons-nous pas tous investir davantage dans le rail afin qu'il devienne l'épine dorsale de notre mobilité?

06.18 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Les voyageurs qui empruntent la ligne 54 ou 57 seront contents. J'attends avec impatience le nouveau plan d'investissement ainsi que le contrat de gestion. Le ministre a une fois encore confirmé la vision de ce gouvernement: investir dans le rail pour une mobilité plus durable, plus accessible et pour une transition vers une société plus respectueuse du climat.

M. Roggeman formule une longue liste de reproches, mais le précédent gouvernement n'est même pas parvenu à conclure une convention avec la SNCB et Infrabel pour leur signifier ce qu'il en attendait. Une vision faisait défaut à l'époque; aujourd'hui, elle existe bel et bien. Elle doit être concrétisée dans un contrat de gestion et dans des plans d'investissements, mais l'intention est là.

06.19 Mélissa Hanus (PS): En héritant d'une

Ofwel heeft Infrabel de cijfers en houdt ze die achter voor de minister en het Parlement en dat is dan een stevig probleem. Ofwel heeft Infrabel de cijfers niet en dat is een minstens even groot probleem, want dan heeft het bedrijf geen benul van zijn kostenstructuur.

Ik ben benieuwd naar het investeringsplan. De rentabiliteit van de spoorlijnen zou daar een mooie basis voor zijn. Waarop worden investeringen gebaseerd? Ik hoop dat het geen nattevingerwerk is en dat het probleem ligt bij een rapporteringsprobleem aan het Parlement.

06.16 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik ben blij dat de minister zijn beloftes herhaalt, maar ik kan er niet omheen dat hij daarmee de heren Gilson en Lallemand tegenspreekt. In de zomer van 2019 formuleerde de heer Lallemand al eerder dergelijke dreigementen. Het Vlaams Belang verwacht van de minister dat hij woord houdt en dat er tijdens zijn beleidsperiode geen spoorlijnen sluiten.

06.17 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Jarenlang heeft dit land het spoor verwaarloosd. De ambities zijn groot en we moeten investeren. De onderhandelingen daarover lopen. Het spierballengerol tussen de regering en Infrabel staat me tegen.

We willen toch allemaal meer investeren in het spoor opdat het de ruggengraat van onze mobiliteit kan worden?

06.18 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De mensen die spoorlijn 54 of 57 gebruiken, zullen blij zijn. Ik ben benieuwd naar het nieuwe investeringsplan en naar de beheersovereenkomst. De minister heeft eens te meer de visie van deze regering bevestigd: investeren in het spoor voor een duurzamere, toegankelijker mobiliteit en voor de omslag naar een klimaatvriendelijkere samenleving.

De heer Roggeman heeft een rist verwijten, maar de vorige regering is er niet eens in geslaagd een overeenkomst te sluiten met de NMBS en Infrabel waarin stond wat er van die bedrijven verwacht werd. Er was toen geen visie en nu is die er wel. Ze moet worden waargemaakt in een beheersovereenkomst en in investeringsplannen, maar de intentie is er toch al.

06.19 Mélissa Hanus (PS): Aangezien er in het

situation de désinvestissement à la SNCB, votre mission est difficile. Nos espoirs en vous sont énormes. Mon groupe vous soutiendra dans la pérennisation de notre secteur ferroviaire et la qualité de l'emploi. Vu les craintes des cheminots et syndicats, il y a lieu que vous les rassuriez.

Vous avez la volonté de ne pas fermer de lignes mais il ne faut pas condamner des lignes qui pourraient renaître. Infrabel a démonté un aiguillage qui aurait pu relancer la voie ferrée pour un zoning dans ma commune, décevant la population. C'est sans doute votre responsabilité et celle de votre collègue wallon.

Pour le groupe PS, la notion d'accessibilité ferroviaire vaut pour l'offre mais aussi pour l'accessibilité tarifaire. C'est une de nos revendications, notamment pour les utilisateurs du chemin de fer de moins de 25 ans et de plus de 65 ans.

Motions

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

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

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Josy Arens et Mme Maria Vindevoghel et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- considérant que l'entreprise publique Infrabel dépend des autorités fédérales;
- considérant que le nombre d'ETP auprès d'Infrabel a diminué de 16 % entre 2015 et 2019;
- considérant que 100 emplois disparaissent chaque mois dans le secteur ferroviaire belge;
- considérant que la dotation d'exploitation d'Infrabel a diminué de 85 % entre 2005 et 2021;
- considérant que la dotation d'investissement d'Infrabel a diminué de 18 % en 15 ans;
- considérant que la productivité des travailleurs du rail a fortement augmenté;
- considérant que, sauf pendant la pandémie, le nombre d'usagers du rail a augmenté de 253 millions d'unités par an;
- considérant qu'Infrabel menace de supprimer cinq lignes ferroviaires, à politique inchangée;

verleden minder geïnvesteerd werd in de NMBS en u die situatie overgeërfd heeft, wacht u een moeilijke taak. Onze verwachtingen zijn hooggespannen. Mijn fractie zal u steunen in uw initiatieven om onze spoorsector te verduurzamen en de kwaliteit van de werkgelegenheid te bestendigen. Het spoorwegpersoneel en de vakbonden zijn bezorgd en u moet ze dan ook geruststellen.

U wilt niet dat er lijnen gesloten worden, maar men mag geen lijnen opgeven die weer in gebruik zouden kunnen worden genomen. Infrabel heeft een wissel gedemonteerd die gebruikt had kunnen worden voor een nieuwe treinverbinding voor een industrieterrein in mijn gemeente, tot grote teleurstelling van de lokale bevolking. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt waarschijnlijk bij u en bij uw Waalse collega.

Volgens de PS-fractie moet de trein niet alleen toegankelijk zijn qua aanbod, maar ook qua tarieven, want de trein moet betaalbaar zijn. Dat is een van onze eisen, met name voor de treinreizigers van jonger dan 25 jaar en boven de 65 jaar.

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 interpellaties van de heer Josy Arens en mevrouw Maria Vindevoghel en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende dat het overheidsbedrijf Infrabel afhankelijk is van de federale overheid;
- overwegende dat het aantal vte's van Infrabel tussen 2015 en 2019 gedaald is met 16 %;
- overwegende dat er elke maand 100 jobs verdwijnen in de Belgische spoorsector;
- overwegende dat de exploitatiedotatie van Infrabel tussen 2005 en 2021 met 85 % is gedaald;
- overwegende dat de investeringsdotatie van Infrabel op 15 jaar tijd met 18 % is gedaald;
- overwegende dat de productiviteit van de spoorwerknemers fors is toegenomen;
- overwegende dat het aantal treinreizigers, uitgezonderd de coronaperiode, is toegenomen tot 253 miljoen reizigers per jaar;
- overwegende dat Infrabel dreigt met het sluiten van vijf treinlijnen bij ongewijzigd beleid;

demande au gouvernement

de ramener au niveau de l'année 2005 le budget d'exploitation, la dotation d'investissement et le cadre du personnel d'Infrabel."

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

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

Le **président**: La question n° 55019246C de Mme Depraetere est transformée en question écrite.

07 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohérence du contrôle exercé sur le secteur ferroviaire" (55019897C)

07.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Le Conseil Central de l'Économie (CCE) insiste pour que la répartition des rôles soit clarifiée entre le régulateur ferroviaire, la Cour des comptes et le SPF Mobilité en ce qui concerne leur mission de consultance en matière de chemins de fer pour les pouvoirs publics. Il est également nécessaire de disposer d'une méthode et de critères pour l'évaluation des investissements ferroviaires.*

Que pense le ministre de la méthode de travail actuelle? Qui doit être compétent en matière d'évaluation des investissements? Le ministre voudrait-il que le régulateur ferroviaire dispose des compétences nécessaires pour rendre des avis sur la cohérence entre les plans de transport, les contrats de gestion et les plans pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel avant que ces documents soient déposés au Parlement? Qui devra assurer, à l'avenir, le suivi des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel? Le ministre envisage-t-il de réviser la législation dans un certain délai?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Je ne vois aucune raison de remettre en question la répartition des pouvoirs actuelle. Elle nous permet de demeurer conformes aux textes organiques et au droit ferroviaire européen. La Cour des comptes dispose d'un large pouvoir qui ne se limite pas au secteur ferroviaire. Elle ne dépend pas du pouvoir exécutif.

Le régulateur ferroviaire a été créé en exécution des directives européennes. Il doit offrir des garanties d'indépendance et d'impartialité à l'égard

vraagt aan de regering

om het exploitatiebudget, de investeringsdotatie en het personeelskader van Infrabel terug op het niveau te brengen van het jaar 2005."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019246C van mevrouw Depraetere wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coherentie van het toezicht op de spoorsector" (55019897C)

07.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) pleit voor een duidelijker rolverdeling tussen de spoorregulator, het Rekenhof en de FOD Mobiliteit bij het adviseren van de overheid inzake het spoorbeleid. Er is ook nood aan een methode en criteria voor de evaluatie van spoorinvesteringen.*

Wat vindt de minister van de huidige manier van werken? Wie moet bevoegd zijn voor de evaluatie van de investeringen? Wil de minister de spoorregulator bevoegd maken voor het uitbrengen van adviezen over de coherentie tussen de transportplannen, de beheerscontracten en de meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel, vooraleer deze aan het Parlement worden voorgelegd? Wie moet in de toekomst instaan voor de opvolging van de beheerscontracten met NMBS en Infrabel? Overweegt de minister binnen een bepaalde termijn een herziening van de wetgeving?

07.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Ik zie geen reden om de huidige bevoegdheidsverdeling in vraag te stellen. Zo blijven we ook in overeenstemming met de organieke teksten en het Europese spoorwegrecht. De bevoegdheid van het Rekenhof is ruim en niet beperkt tot enkel de spoorsector. Het hangt niet af van de uitvoerende macht.

De spoorregulator is opgericht in uitvoering van de Europese richtlijnen. Hij moet garanties van onafhankelijkheid en onpartijdigheid bieden ten

de toute entité publique ou privée. La ministre De Sutter a la tutelle sur l'application de la procédure disciplinaire.

Le SPF Mobilité et Transports a surtout un rôle consultatif en matière de stratégie ferroviaire. Il offre le soutien nécessaire à la mise en œuvre de la politique gouvernementale. C'est dans ce cadre qu'il intervient dans les négociations des contrats de gestion et dans le suivi des investissements ferroviaires.

Je reçois un état des lieux trimestriel des investissements en cours à la SNCB et chez Infrabel. Afin de juger des investissements à inscrire dans les futurs plans pluriannuels, nous bénéficions de l'avis de la Cellule d'Investissement ferroviaire. Je souhaite conclure de nouveaux contrats de gestion d'ici à la fin 2022 et ainsi parvenir à une meilleure vue d'ensemble du fonctionnement du secteur ferroviaire et de l'utilisation des moyens fédéraux.

Les dialogues de performance constituent un instrument important à cet égard et le SPF Mobilité est appelé à jouer un rôle de premier plan dans ce contexte. Ils permettront de contrôler mieux encore l'utilisation des moyens et les prestations atteintes.

Le processus de suivi des investissements est déjà balisé sur le plan légal. L'ajout de nouveaux acteurs alourdirait le dispositif au détriment de son efficacité.

Le régulateur ferroviaire doit contrôler si le traitement réservé aux entreprises ferroviaires actuelles et potentielles est équitable et non discriminatoire, conformément aux directives européennes. Il ne doit cependant pas intervenir dans le processus décisionnel stratégique. Lui octroyer un tel rôle serait contraire aux textes européens.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Le but n'est pas d'interférer avec l'autonomie des organes mentionnés, et certainement pas avec la Cour des comptes, mais il reste de la marge pour renforcer le service de régulation du transport ferroviaire, comme l'indique également le CCE, et pour assurer une plus grande transparence dans l'évaluation des contrats de gestion avec les entreprises ferroviaires.

L'incident est clos.

08 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle

aanzien van elke publieke en private entiteit. Minister De Sutter heeft de voogdij over de toepassing van de disciplinaire procedure.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft voornamelijk een raadgevende rol op het vlak van de spoorstrategie. Hij voorziet in de nodige ondersteuning opdat het regeringsbeleid uitgevoerd kan worden. Binnen dat kader komt de FOD tussenbeide in de onderhandelingen van de beheerscontracten en in de opvolging van spoorweginvesteringen.

Ik krijg driemaandelijks een stand van zaken van de lopende investeringen van de NMBS en Infrabel. Om te beoordelen welke investeringen kunnen worden ingeschreven in toekomstige meerjareninvesteringsplannen verleent de Investeringscel voor het spoor adviezen. Ik wil tegen eind 2022 nieuwe beheerscontracten afsluiten en hierbij nog meer zicht krijgen op de werking van de spoorsector en de aanwending van de federale middelen.

Een belangrijk instrument daarbij zijn de prestatiedialogen, met een prominente rol voor de FOD Mobiliteit. Zij zullen een nog betere monitoring toelaten van het gebruik van de middelen en de bereikte prestaties.

Het opvolgingsproces van de investeringen is al wettelijk afgebakend. Het toevoegen van nieuwe actoren zou het proces verzwaren ten koste van zijn doeltreffendheid.

De spoorregulator moet controleren of spoorwegondernemingen en potentiële spoorwegondernemingen op een eerlijke en niet-discriminerende wijze worden behandeld overeenkomstig de Europese richtlijnen, maar moet niet tussenbeide komen in het strategisch besluitvormingsproces. Een rol in die zin toekennen zou tegen de Europese teksten ingaan.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is niet de bedoeling om in te breken in de autonomie van de genoemde organen, zeker niet van het Rekenhof, maar er is wel ruimte voor de versterking van de dienstregulering spoorvervoer, zoals ook de CRB aangeeft, en voor meer transparantie in de evaluatie van de beheerscontracten met de spoorbedrijven.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe

génération de gares" (55019899C)

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Il y a quelques années, la SNCB a formulé un plan pour les gares du futur. Quelles gares vont être construites au cours des prochaines années selon les normes prescrites en matière d'inclusion, de durabilité et de construction modulaire, comme à Waterloo? Dans quel délai? Quel en est le coût estimé? Quelles gares seront transformées prioritairement en "gares du futur"?*

D'ici 2022, des installations sanitaires automatiques seront installées dans une centaine de gares. De quelles gares s'agit-il? Pourquoi ces gares ont-elles été sélectionnées? Quels types de sources d'énergie renouvelable seront installés dans les gares? Quel budget sera réservé à cet effet?

Comment le budget de 180 millions d'euros pour l'amélioration de l'accueil des voyageurs sera-t-il réparti d'ici 2032?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La SNCB et le gouvernement fédéral négocient actuellement le nouveau contrat de service public et notamment les plans d'investissements y afférents. La rénovation de plusieurs gares conformément aux nouvelles normes constitue effectivement l'un des objectifs. La sélection des projets reposera sur un large éventail de critères. Compte tenu des négociations en cours, je m'abstiendrai cependant de fournir des détails sur le nouveau plan d'investissements.

Des équipements sanitaires automatiques seront installés dans 95 gares, mais la liste des gares concernées pourrait encore évoluer sur la base de nouvelles tendances et du taux de fréquentation des gares. Dans 20 autres gares, l'exploitation des installations sanitaires restera assurée par du personnel, mais des installations automatiques seront également accessibles en dehors des heures d'ouverture. En matière d'installations sanitaires, le temps d'attente à la gare, le profil des voyageurs, le type d'affectation et le nombre potentiel d'utilisateurs quotidiens constituent les critères déterminants.

La rénovation des éclairages et des installations électriques et le remplacement des chaudières de chauffage central rendront les bâtiments moins énergivores. Lors de la rénovation et de la construction de nouveaux bâtiments, la SNCB étudie systématiquement la possibilité d'installer des panneaux solaires.

generatie stations" (55019899C)

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *De NMBS heeft enkele jaren geleden een plan geformuleerd voor de stations van de toekomst. Welke stations zullen de komende jaren gebouwd worden volgens de vooropgestelde normen van inclusiviteit, duurzaamheid en modulaire bouw, zoals in Waterloo? Tegen welke termijn? Op hoeveel worden de kosten geraamd? Welke stations zullen prioritair worden uitgebouwd tot de 'stations van de toekomst'?*

Tegen 2020 zouden in ongeveer 100 stations automatische sanitaire voorzieningen worden geïnstalleerd. Over welke stations gaat het? Waarom werden deze stations uitverkoren? Welke types van hernieuwbare energiebronnen zullen worden geïnstalleerd in de stations? Welk budget wordt daarvoor gereserveerd?

Hoe zal tegen 2032 het budget van 180 miljoen euro voor een beter onthaal van de reiziger worden verdeeld?

08.02 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Er lopen momenteel onderhandelingen tussen de NMBS en de federale overheid over het nieuwe openbaredienstcontract, onder meer over de daaraan gekoppelde investeringsplannen. Een van de doelstellingen is inderdaad om een reeks stations te vernieuwen volgens de nieuwe standaarden. Bij de selectie van de projecten worden een hele reeks criteria gebruikt. Gelet op de lopende onderhandelingen kan ik echter geen details geven over het nieuwe investeringsplan.

Er zullen 95 stations uitgerust worden met automatische sanitaire voorzieningen, maar die lijst van stations kan nog evolueren op basis van nieuwe trends en reizigersaantallen. Daarnaast zijn er nog 20 stations waar de uitbating zal gebeuren met personeel, maar daar zullen buiten de openingsuren ook automatische sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn. De doorslaggevende criteria om in sanitair te voorzien zijn de wachttijd in het station, het reizigersprofiel, het bestemmingstype en het dagelijkse aantal potentiële gebruikers.

Gebouwen worden energiezuiniger gemaakt door de vernieuwing van de verlichting en elektrische installaties en door de vervanging van cv-ketels. Bij nieuwbouw en verbouwing bekijkt de NMBS altijd of er zonnepanelen kunnen worden geplaatst.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): J'attends avec intérêt les nouveaux contrats de gestion. Je regrette néanmoins la réduction de 10 % des ambitions en matière d'accessibilité des gares à l'horizon 2030.

L'incident est clos.

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique linguistique chez HR Rail" (55019904C)

09.01 Frank Troosters (VB): *Tous les employés de la SNCB se sont vu attribuer une dénomination de fonction anglaise. HR Rail entend ainsi créer un nouveau catalogue des fonctions.*

Quelles en sont l'utilité et la valeur ajoutée? Pourquoi un sous-chef de gare a-t-il désormais le titre de "specialist incident intervention"? Se peut-il selon le ministre que les membres du personnel doivent s'exprimer dans une autre langue? La législation linguistique est-elle respectée à cet égard?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les fonctions complètent la structure des grades utilisés, qui seront maintenus. Elles reflètent plus en détails la fonction exercée. La structure générale est basée sur des titres, attribués dans les deux langues nationales. Le nouveau catalogue des fonctions est conçu comme un lexique pour toutes les fonctions spécifiques aux chemins de fer. Selon HR Rail, il ne sera utilisé que dans les systèmes informatiques administratifs sous-jacents, d'où les appellations en anglais.

Le lexique structure l'organisation fonctionnelle au sein du système HR administratif. Il s'agit d'une solution technique qui n'a pas d'impact sur les rangs bilingues existants parmi le personnel, ni sur l'intitulé de la fonction dans la pratique quotidienne. Les travailleurs ne s'adresseront donc pas non plus l'un à l'autre en utilisant des titres anglais. La législation sur l'emploi des langues est donc respectée.

09.03 Frank Troosters (VB): Je trouve quelque peu étrange qu'il faille passer par une autre langue pour clarifier et simplifier les choses.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55020042C et 55020043C de M. Raskin sont transformées en questions écrites. La question n° 55020044C de

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik kijk uit naar de nieuwe beheerscontracten. Ik betreur wel dat de ambitie voor de toegankelijkheid van de stations tegen 2030 met 10 % is gedaald.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het taalbeleid bij HR Rail" (55019904C)

09.01 Frank Troosters (VB): *Alle bedienden bij de NMBS hebben een Engelse functiebenaming gekregen. HR Rail wil op die manier een nieuwe functiecatalogus in het leven roepen.*

Wat is het nut en de meerwaarde daarvan? Waarom krijgt een onderstationschef voortaan de titel 'specialist incident intervention'? Kan het volgens de minister dat personeelsleden zich moeten laten aanspreken in een andere taal? Wordt hiermee de taalwetgeving gerespecteerd?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De functies zijn een aanvulling op de structuur van de gebruikte graden, die ook behouden zullen blijven. Ze geven een meer gedetailleerd beeld van de uitgeoefende functie. De algemene structuur is gebaseerd op titels, toegekend in beide landstalen. De nieuwe functiecatalogus is bedoeld als lexicon voor alle specifieke functies bij de spoorwegen. Volgens HR Rail zal het alleen in de onderliggende administratieve informaticasystemen worden gebruikt; vandaar de Engelstalige benamingen.

Het lexicon structureert de functionele organisatie binnen het administratieve HR-systeem. Het is een technische oplossing die geen invloed heeft op de bestaande tweetalige rangen van het personeel, noch op de benaming van de functie in de dagelijkse praktijk. Werknemers zullen elkaar dus ook niet met Engelse titels aanspreken. De taalwetgeving wordt bijgevolg nageleefd.

09.03 Frank Troosters (VB): Ik vind het een beetje vreemd dat een andere taal moet worden ingeschakeld om meer duidelijkheid en eenvoud te creëren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs. 55020042C en 55020043C van de heer Raskin worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 55020044C van

Mme Buyst est reportée.

mevrouw Buyst wordt uitgesteld.

10 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55020045C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55020300C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet Côte-Express de la SNCB" (55020988C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55021235C)

10 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55020045C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55020300C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het project Kust-Express van de NMBS" (55020988C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55021235C)

10.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): À partir du 24 juin, les voyageurs avaient la possibilité de réserver leurs places assises pour le train Côte-Express, qui a circulé pour la première fois le 3 juillet. L'objectif était de veiller à une répartition suffisante.

10.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Vanaf 24 juni konden reizigers hun zitplaats reserveren voor de Kust-Express, die op 3 juli voor het eerst heeft gereden. De bedoeling was te voorzien in voldoende spreiding.

Combien de voyageurs en ont-ils fait usage? Quels problèmes le système de réservation a-t-il présenté? Le taux d'utilisation de ce système de réservation répond-il aux attentes de la SNCB? Entend-elle réitérer cette initiative? Quelle est l'évaluation du ministre? Souhaite-t-il étendre le système de réservation?

Hoeveel reizigers maakten hier gebruik van? Wat waren de problemen met het reservatiesysteem? Beantwoordt de mate van het gebruik van dit reservatiesysteem aan de verwachtingen van de NMBS? Wil zij dit initiatief herhalen? Wat is de evaluatie van de minister? Wil hij het reservatiesysteem uitbreiden?

10.02 **Frank Troosters** (VB): A-t-il déjà été procédé à une évaluation? Combien de voyageurs ont fait usage de ce système? Le projet a-t-il conduit à une augmentation significative du nombre d'usagers du train? Le projet sera-t-il répété? Sera-t-il étendu à d'autres lignes et/ou à d'autres destinations? Dans l'affirmative, où, quand et comment? Dans la négative, pourquoi pas?

10.02 **Frank Troosters** (VB): Werd er reeds een evaluatie gemaakt? Wat waren de reizigersaantallen? Heeft het project geleid tot een significante toename van het aantal mensen dat de trein nam? Wordt het project herhaald? Wordt het uitgebreid met andere lijnen en/of bestemmingen? Zo ja: waar, wanneer en hoe? Zo neen: waarom niet?

10.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Comment le ministre évalue-t-il ce projet? Combien de tickets ont été vendus pendant ce projet de deux mois et combien de personnes ont pris le train Côte-Express? Combien de places assises et de places vélos ont ainsi été créées en direction du littoral durant les jours de semaine et le week-end? La SNCB a-t-elle mené une enquête parmi les voyageurs? A-t-on vu apparaître certains problèmes ou certaines difficultés? Certains points pourraient-ils être améliorés? Quel a été le coût de ce projet? Des incidents en matière de suroccupation ont-ils encore été signalés depuis la mise en service du Côte-Express? Y aura-t-il une suite au Côte-Express?

10.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Hoe evalueert de minister dit project? Hoeveel tickets werden er gedurende de twee maanden van dit project verkocht en hoeveel mensen namen de Kust-Express? Hoeveel extra zit- en fietsplaatsen richting kust werden hiermee op weekdagen en weekenddagen gecreëerd? Heeft NMBS een bevraging gedaan bij de reizigers? Doken er bepaalde problemen of moeilijkheden op? Zijn er verbeterpunten mogelijk? Hoeveel kostte dit project? Zijn er sinds de inzet van de Kust-Express nog incidenten gemeld van overcrowding? Krijgt de Kust-Express nog een vervolg?

10.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Comment la SNCB évalue-t-elle le premier été du Côte-

10.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Hoe evalueert de NMBS de eerste zomer van de Kust-Express?

Express? Sera-t-il remis en service l'été prochain? Les réservations seront-elles alors également disponibles au guichet? Le Côte-Express circulera-t-il également vers d'autres gares? Combien de voyageurs ont pris le Côte-Express cet été? Combien de voyageurs ont pris le Côte-Express, en moyenne, par jour de semaine et par jour de week-end? Certaines lignes ont-elles clairement connu un plus grand succès? A-t-on observé une plus grande popularité durant certains jours ou certaines périodes? Comment étaient les chiffres de satisfaction des voyageurs?

10.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'évaluation du Côte-Express est prévue pour la fin du mois. Ce n'est qu'ensuite que je pourrai répondre aux questions détaillées.

Le temps variable que nous avons connu cet été et les terribles tempêtes ont évidemment eu un effet négatif sur le nombre de voyageurs. Après l'évaluation du mois de juillet, il a été décidé d'affiner certains aspects du fonctionnement du Côte-Express pour le mois d'août. L'objectif était d'attirer un public différent et plus large dans les trains.

Vingt trains avec réservation ont circulé chaque jour de semaine en été: dix trains le matin vers la côte et dix le soir vers l'arrière-pays. Le matin, les trains partaient d'Anvers-Central, de Bruxelles-Midi, de Gand-Saint-Pierre et de Liège-Guillemins. Ils arrivaient à Blankenberge, La Panne, Knokke et Ostende, d'où ils repartaient dans la soirée. Durant quelques jours où le temps a été très pluvieux, la SNCB a réduit légèrement le nombre de trains.

J'attends moi aussi avec intérêt les chiffres détaillés.

10.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je suis un fervent partisan des trains avec réservation et je suis impatient de découvrir l'évaluation finale. J'espère qu'on réitérera l'opération, non seulement pour les trains à destination de la côte, mais aussi par exemple pour des événements ou pour d'autres destinations à certaines périodes de l'année.

L'incident est clos.

11 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise à l'arrêt des travaux sur la ligne 86 Audenarde-Renaix" (55019951C)

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le trafic sur la ligne 86 assurant la liaison entre Audenarde et*

Zal de Kust-Express volgende zomer opnieuw ingezet worden? Zullen de reservaties dan ook aan het loket beschikbaar zijn? Zal de Kust-Express ook naar andere stations rijden? Hoeveel reizigers hebben deze zomer de Kust-Express genomen? Hoeveel reizigers namen gemiddeld de Kust-Express op een weekdag en een weekenddag? Waren bepaalde lijnen duidelijk meer succesvol? Waren er bepaalde dagen of periodes meer succesvol? Hoe waren de tevredenheidcijfers van de reizigers?

10.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De evaluatie van de Kust-Express wordt eind deze maand verwacht. Pas dan kan ik de gedetailleerde vragen beantwoorden.

Het zomerse kwakkelweer en het verschrikkelijke noodweer hadden vanzelfsprekend een negatieve invloed op het aantal reizigers. Na de evaluatie van de maand juli werd besloten om enkele zaken te verfijnen voor het functioneren van de Kust-Express in de maand augustus. Het doel was om een ander en extra publiek aan te trekken voor de trein.

Er reden elke zomerse weekdag twintig reservatietreinen: tien treinen 's ochtend naar de kust en tien treinen 's avonds richting binnenland. De treinen vertrokken 's ochtends in Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Luik-Guillemins. De treinen kwamen aan in Blankenberge, De Panne, Knokke en Oostende, van waaruit ze 's avonds weer vertrokken. Op enkele zeer regenachtige dagen voorzag de NMBS in enkele treinen minder.

Ook ik kijk uit naar de gedetailleerde cijfers.

10.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik ben een grote fan van het systeem van de reservatietreinen en kijk uit naar de definitieve evaluatie. Ik hoop dat dit echt een vervolg zal krijgen, niet alleen voor treinen naar de kust, maar bijvoorbeeld ook naar evenementen of naar andere bestemmingen in bepaalde periodes.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilgelegde werken op lijn 86 Oudenaarde-Ronse" (55019951C)

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Lijn 86, tussen Oudenaarde en Ronse, zou voor twee maanden*

Renaix devait être interrompu durant deux mois pour l'exécution de travaux. Le bourgmestre de Maarkedal a interrompu les travaux en raison des nuisances sonores et autres du chantier. De plus, Infrabel n'aurait pas demandé de permis VLAREM pour la zone de chantier à Maarkedal.

Le ministre est-il conscient de l'impact des travaux? Est-il informé d'un problème de permis? Infrabel a-t-elle consulté les autorités locales des communes situées sur le trajet? Quelle sera la durée supplémentaire des travaux due à ces difficultés? Quelle sera la compensation octroyée aux voyageurs pour ces désagréments?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'objectif était de remplacer les traverses sur une distance de 12 kilomètres pendant l'été. En parallèle, le gestionnaire de l'infrastructure a rénové le tunnel Louise-Marie. Ces travaux se sont inscrits dans le Plan Boost, qui recense les besoins les plus urgents sur le réseau ferroviaire.

C'est l'entrepreneur qui doit veiller à disposer des permis corrects. Les travaux ont été communiqués bien à temps aux autorités locales, d'après les sites internet des autorités locales, les lettres d'information et les communiqués de presse. Des mesures ont également été prises par l'entrepreneur lui-même.

La discussion relative aux permis ne portait que sur l'activité de filtrage, une activité accessoire. Le chantier en tant que tel n'a jamais été arrêté et les travaux dans le tunnel n'ont pas subi de retard. La ligne a été remise en service selon le calendrier initial et en octobre se dérouleront encore quelques travaux de finition, mais ils n'entraveront pas la circulation des trains. L'activité de filtrage a été déplacée vers une zone inhabitée.

11.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je ne conteste pas la nécessité des travaux, au contraire. En ce qui me concerne, on n'en fera jamais pour améliorer la ligne 86. Le mécontentement vient d'une erreur de communication et le ministre n'a pas dissipé le malaise à cet égard. Infrabel cumule les erreurs de communication et celle-ci doit donc simplement être ajoutée à une liste déjà longue.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 55019938C et 55019939C de Mme Bury sont reportées.

12 Questions jointes de
- **Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)**

onderbroken worden om werken uit te voeren. De werken zijn stilgelegd door de burgmeester van Maarkedal wegens geluids- en andere overlast. Infrabel zou ook geen VLAREM-vergunning hebben aangevraagd voor de werfzone in Maarkedal.

Is de minister zich bewust van de impact van de werken? Is er een vergunningprobleem? Heeft Infrabel overlegd met de lokale overheden van de gemeenten langs het traject? Hoeveel langer zullen de werken duren door de moeilijkheden? Hoe worden de reizigers gecompenseerd voor dit ongemak?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het doel was om in de zomer de dwarsliggers te vervangen over een afstand van 12 kilometer. Tegelijkertijd renoveerde de infrastructuurbeheerder de Louise-Marietunnel. Deze werken stonden in het Boostplan dat de meest dringende noden op het spoorweginet oplijst.

Het is de aannemer die voor de juiste vergunningen moet zorgen. De werken werden ruim op tijd aan de lokale overheden toegelicht. Dit blijkt uit de websites van de lokale overheden, de infobrieven en de persberichten. Er werden ook acties ondernomen door de aannemer zelf.

De vergunningsdiscussie had alleen betrekking op de ziftactiviteit, een randactiviteit. De werf zelf is nooit stilgelegd en ook de werkzaamheden in de tunnel ondervonden geen hinder. De lijn is opnieuw in dienst genomen volgens de oorspronkelijk timing en in oktober wordt nog een en ander afgewerkt, maar dat geeft geen hinder voor het treinverkeer. De ziftactiviteit werd verplaatst naar een plek zonder bewoning.

11.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik stel de noodzaak van de werken niet in vraag, integendeel. Van mij mag lijn 86 nog wat beter worden verzorgd. Er is onvrede over een communicatiefout en de wrevel daarover heeft de minister niet weggenomen. Infrabel stapelt de communicatieblunders op elkaar en deze moet dus gewoon worden toegevoegd aan een lange lijst.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55019938C en 55019939C van mevrouw Bury worden uitgesteld.

12 Samengevoegde vragen van
- **Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM)**

sur "Un cadre juridique sûr et une solution au problème des nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem" (55019926C)

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le survol du Brabant wallon par des avions et les nuisances sonores qui en découlent" (55020348C)

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à l'aéroport de Zaventem" (55020449C)

- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La trajectoire aérienne "Louvain tout droit"" (55021506C)

Mobiliteit) over "Een rechtszeker kader en een oplossing voor de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (55019926C)

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vluchten boven Waals-Brabant en de ermee gepaard gaande geluidsoverlast" (55020348C)

- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast op de luchthaven van Zaventem" (55020449C)

- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegroute Leuven Rechtdoor" (55021506C)

12.01 Katleen Bury (VB): *L'accord de gouvernement prévoit de trouver une solution aux nuisances sonores et à l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles-National est confronté. À cet égard, le gouvernement souhaite élaborer un projet de loi aérienne. Ce projet de loi nécessite également un accord général entre les autorités fédérales et les Régions.*

12.01 Katleen Bury (VB): *In het regeerakkoord wil men een oplossing voor de geluidshinder en de rechtsonzekerheid waarmee Brussel-Nationaal als luchthaven wordt geconfronteerd. De regering wil daartoe een ontwerp van vliegwet uitwerken. Daarvoor is ook een algemeen akkoord nodig tussen de federale overheid en de Gewesten.*

Cette loi aérienne verra-t-elle le jour sous cette législature? Quelles initiatives le ministre a-t-il déjà prises en ce sens?

Komt deze vliegwet er in deze regeerperiode? Welke initiatieven heeft de minister daartoe al genomen?

12.02 Theo Francken (N-VA): Le précédent accord de gouvernement, celui de l'époque à laquelle la N-VA faisait partie de l'exécutif, prévoyait la recherche d'une solution au problème des routes aériennes à Zaventem. Cet objectif n'a pas pu être réalisé et nous n'avons pas avancé d'un pouce jusqu'à présent. Après la crise sanitaire qui a paralysé le trafic aérien international, le secteur connaît à présent une croissance énorme. Où en est le dossier de l'itinéraire "Louvain tout droit"?

12.02 Theo Francken (N-VA): In het vorige regeerakkoord, met N-VA in de regering, was afgesproken dat er een oplossing gezocht zou worden voor de problematiek van de vliegroutes in Zaventem. Dat is niet gelukt en tot nog toe staan we nog geen stap verder. Door corona heeft het internationale vliegverkeer stilgelegen, maar nu is er daarin een enorme groei. Wat is de stand van zaken in het dossier Leuven Rechtdoor?

12.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Comme je l'ai annoncé lors de la réunion de la commission du 22 juin, la loi sur la dispersion des vols nocturnes doit fournir un fondement juridique et un cadre juridique stable pour les activités aéroportuaires de Brussels Airport.

12.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Zoals aangekondigd in de commissievergadering van 22 juni moet de vliegwet een rechtsgrondslag en een stabiel wettelijk kader bieden voor de luchthavenactiviteiten van Brussels Airport.

(En français) Le dossier du survol de l'aéroport de Bruxelles-National est un héritage complexe où chacune des parties a un intérêt opposé. Je ne pouvais rencontrer une seule association de riverains sans susciter l'émotion. J'ai donc décidé de réunir tous les acteurs liés au survol dans une plateforme de concertation animée par une modératrice indépendante. L'objectif est d'appliquer le jugement exécutoire du président du tribunal de première instance néerlandophone du 30 mai 2018 opposant l'État belge à certaines communes. Sous peine d'astreintes, l'État doit organiser des "états généraux de l'aéroport" pour conclure un pacte sur

(Frans) Het dossier van het overvliegen van de luchthaven Brussel-Nationaal is een complexe erfenis, waarin alle partijen een tegengesteld belang hebben. Ik kon dan ook niet in gesprek gaan met één specifieke vereniging van omwonenden zonder dat er beroering zou ontstaan. Ik heb dan ook beslist om alle belanghebbenden van het dossier te verenigen in een overlegplatform dat geleid wordt door een onafhankelijke moderator. Zo wil ik het uitvoerbare vonnis van 30 mei 2018 van de voorzitter van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg uitvoeren. In die rechtszaak stonden de Belgische Staat en enkele gemeenten tegenover

l'aéroport et son avenir et conseiller l'État belge sur certains points.

La plate-forme s'est réunie pour la première fois le 30 septembre dans une ambiance sereine et constructive. Elle se réunira tous les trois mois. Le pacte qui en découlera devra faire l'objet d'un large consensus et dégager des solutions pérennes. Je comprends le souhait des riverains de vivre dans un environnement sain et agréable. Chaque courrier est suivi par la DG Transport aérien ou par le contrôleur aérien.

(En néerlandais) En juin 2015, le juge a décrété que la route aérienne "Louvain tout droit" ne pouvait plus être utilisée. Après un recours en opposition de l'État belge, ce jugement a été réformé en avril 2016 et l'interdiction de l'utilisation de la route précitée a été levée. Les opposants à la route "Louvain tout droit" ont intenté un recours contre cette ordonnance. Faute de décision judiciaire, l'incertitude plane sur l'avenir des routes "Louvain tout droit" et "Louvain ouest". Le dossier sera plaidé fin 2024.

La septième phase du plan Wathélet, incluant la route "Louvain tout droit" a néanmoins déjà été suspendue par le jugement prononcé le 30 mai 2018 par le tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles. Ce jugement intimait à l'État d'organiser des états généraux sur l'aéroport national. Ceux-ci ont débuté la semaine dernière par une première réunion avec les bourgmestres et les autres parties concernées par le dossier.

12.04 Katleen Bury (VB): Le ministre fait référence à une plate-forme afin de parvenir si possible à la conclusion d'un pacte. Ces propos sont très vagues, alors que l'accord de gouvernement est clair: il faut trouver une solution aux nuisances sonores et à l'insécurité juridique.

Le gouvernement élaborera un projet de loi aérienne. Il s'agira d'un exercice d'équilibriste de haut vol, dès lors que les mesures restrictives en matière d'exploitation imposées à Bruxelles sont intenables.

Il s'agit en l'occurrence des conditions de vie acceptables d'un grand nombre de personnes, mais aussi de 60 000 emplois sur le site de l'aéroport. Or, rien ne bouge et le ministre ne promet pas de faire

elkaar. Op straffe van een dwangsom moet de Staat een "staten-generaal van de luchthaven" organiseren. Die staten-generaal moet een pact sluiten over de luchthaven en de toekomst ervan, en moet de Belgische Staat op bepaalde punten adviseren.

Op 30 september is het platform voor het eerst bijeengekomen. Dat gebeurde in een serene en constructieve sfeer. Het platform zal driemaandelijks vergaderen. Het pact dat eruit zal voortvloeien, moet het resultaat zijn van een brede consensus en moet duurzame oplossingen uitdragen. Ik begrijp de omwonenden, die in een gezonde en aangename omgeving willen wonen. Elke brief wordt opgevolgd door het DG Luchtvaart of de luchtverkeersleider.

(Nederlands) In juni 2015 besliste de rechter dat de route Leuven Rechtdoor niet meer gebruikt mocht worden. In april 2016 werd deze uitspraak herzien na verzet van de Belgische Staat en werd het verbod op het gebruik van de route opgeheven. Tegen deze beschikking werd beroep aangetekend door de tegenstanders van de route Leuven Rechtdoor. Bij gebrek aan een rechterlijke beslissing is de toekomst van Leuven Rechtdoor en Leuven West onzeker. Eind 2024 wordt de zaak gepleit.

De zevende fase van het plan-Wathélet, waarin de route Leuven Rechtdoor is vervat, is echter reeds geschorst door het vonnis van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 30 mei 2018. Dat vonnis verplichtte de Staat ook om een staten-generaal over de nationale luchthaven te organiseren. Die is vorige week gestart met een eerste vergadering met de burgemeesters en andere betrokkenen in het dossier.

12.04 Katleen Bury (VB): De minister verwijst naar een platform waar mogelijk een pact uit de bus zal komen. Dat klinkt erg vaag, terwijl het regeerakkoord nochtans duidelijk is: er moet een oplossing komen voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid.

De regering zal een ontwerp van vliegwet uitwerken. Dat wordt een zeer moeilijke evenwichtsoefening, waarbij de exploitatiebepenkende maatregelen vanuit Brussel onhoudbaar zijn.

Het gaat hier over een leefbare omgeving voor heel veel mensen, maar ook over 60.000 jobs op de luchthaven. Toch gebeurt er niets en belooft de minister ook niets, in tegenstelling tot de afspraken

bouger les choses, contrairement aux engagements pris dans l'accord de gouvernement. in het regeerakkoord.

12.05 Theo Francken (N-VA): Le ministre se réfère à une série de procédures juridiques en cours, mais celles-ci ne sont en réalité pas pertinentes dans le cadre de la trajectoire aérienne "Louvain tout droit". Celle-ci est le résultat du choix politique de préserver Louvain Ouest. Le ministre peut très bien donner l'instruction à skeyes de réactiver Louvain Ouest afin de garantir une répartition équitable des vols au-dessus du Brabant flamand. Cela peut se faire sans la moindre objection juridique.

Je continuerai, avec un certain nombre de bourgmestres de la région, de plaider pour une répartition équitable dans le ciel du Brabant flamand. Chacun doit assumer une partie des nuisances. Par ailleurs, le Brabant flamand demeure, indépendamment des problèmes internes, demandeur d'une solution structurelle pour le dossier relatif à l'aéroport, en faisant peser davantage de nuisances sur Bruxelles. Il est impossible de prendre les avantages sans les inconvénients et Bruxelles n'échappe pas à cette règle.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 40.

12.05 Theo Francken (N-VA): De minister verwijst naar een aantal hangende juridische procedures, maar eigenlijk zijn die niet relevant voor de route Leuven Rechtdoor. Die route komt namelijk voort uit de politieke keuze om Leuven West te sparen. De minister kan skeyes immers perfect de opdracht geven om Leuven West opnieuw te activeren en te zorgen voor een evenwichtige spreiding over Vlaams-Brabant. Dat kan zonder enig juridisch bezwaar.

Wij zullen, samen met een aantal burgemeesters in de regio, blijven pleiten voor een evenwichtige spreiding in Vlaams-Brabant. Iedereen moet een deel van de lasten dragen. Verder blijven we vanuit Vlaams-Brabant, los van onze interne issues, vragende partij voor een structurele oplossing voor het luchthavendossier, met meer lasten voor Brussel. Lusten en lasten gaan samen, ook voor Brussel.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.40 uur.