

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

11-05-2022

Après-midi

Woensdag

11-05-2022

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 van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
Vooruit	Vooruit
Les Engagés	Les Engagés
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des transports en commun" (55026043C)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prijzen in het openbaar vervoer" (55026043C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de l'augmentation prévue des tarifs de la SNCB" (55026108C)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de geplande prijsverhoging bij de NMBS" (55026108C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blocage des prix des billets de la SNCB en vertu de l'accord sur l'énergie" (55026184C)	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blokkering van de ticketprijzen bij de NMBS ten gevolge van het energieakkoord" (55026184C)	1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse du prix des carburants sur la SNCB" (55026492C)	1	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de stijging van de brandstofprijzen op de NMBS" (55026492C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gel des prix des billets de la SNCB et le switch énergétique" (55026559C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bevroering van de NMBS-tarieven en de energietransitie" (55026559C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paquet énergétique et les tarifs de la SNCB" (55026728C)	1	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energiepakket en de tarieven van de NMBS" (55026728C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix croissants de l'énergie et des matériaux (55026643C)	1	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijgende energie- en materiaalprijzen" (55026643C)	1
Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Mélissa Hanus, Nicolas Parent, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Mélissa Hanus, Nicolas Parent, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Débat d'actualité sur le manque de personnel à la SNCB et questions jointes de	6	Actualiteitsdebat over het tekort aan personeel bij de NMBS en toegevoegde vragen van	6
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de services de la SNCB, en particulier au nord" (55026708C)	6	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS, met focus op het noorden" (55026708C)	6
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre élevé de jours de compensation et la pénurie de personnel à la SNCB" (55027500C)	6	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hoge aantal compensatiedagen en het tekort aan personeel bij de NMBS" (55027500C)	6
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027505C)	6	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschaafde treinen door personeelstekort" (55027505C)	6
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de personnel aux chemins de fer" (55027522C)	6	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij de spoorwegen" (55027522C)	6
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM	6	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM	6

Mobilitéé) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027661C)		Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelsgebrek" (55027661C)	
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le service offert par la SNCB" (55027673C)	6	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS" (55027673C)	6
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'incidence de la pénurie de personnel sur le service de trains" (55027700C)	6	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het personeelstekort op de treindienst" (55027700C)	6
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Spreekers:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Débat d'actualité sur le Bureau du Plan et l'offre de trains 2040, interpellation et questions jointes de	12	Actualiteitsdebat over het Planbureau en het treinaanbod 2040, interpellatie en toegevoegde vragen van	12
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les prévisions pessimistes en ce qui concerne l'évolution du transport ferroviaire de personnes" (55027304C)	12	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De negatieve voorspellingen over de evolutie van het personenvervoer per spoor" (55027304C)	12
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'étude du Bureau du Plan concernant les perspectives de transport" (55027306C)	12	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau over de vooruitzichten inzake de transportvraag" (55027306C)	12
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan en matière de mobilité" (55000281I)	12	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiliteitsverwachtingen van het Federaal Planbureau" (55000281I)	12
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et du SPF Mobilitéé sur les perspectives de la demande de transport" (55027355C)	12	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau en de FOD Mobiliteit over de vooruitzichten van de transportvraag" (55027355C)	12
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'étude sur l'offre ferroviaire" (55027604C)	12	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over het treinaanbod" (55027604C)	12
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et la Vision Rail 2040" (55027634C)	12	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Federaal Planbureau en de Spoorvisie 2040" (55027634C)	12
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La Vision Rail 2040" (55027660C)	12	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Spoorvisie 2040" (55027660C)	12
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les critiques exprimées par l'Inspection des finances en ce qui concerne la Vision Rail 2040" (55027701C)	12	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kritiek van de Inspectie van Financiën m.b.t. de Spoorvisie 2040" (55027701C)	12
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Josy Arens, Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Josy Arens, Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	19	<i>Moties</i>	19

Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parc automobile de la SNCB" (550002781) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wagenpark van de NMBS" (550002781) <i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
<i>Motions</i>	21	<i>Moties</i>	21
Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pour la gare de Leuze-en-Hainaut" (55024860C) <i>Orateurs:</i> Patrick Prévot, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het station Leuze-en-Hainaut" (55024860C) <i>Spreekers:</i> Patrick Prévot, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal situé à Gentbrugge" (55025860C)	22	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55025860C)	22
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de la SNCB pour l'incendie sur le site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55026692C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de NMBS voor de brand op de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55026692C) <i>Spreekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La livraison des rames M7 et le déploiement du système de sécurité ETCS sur le matériel roulant" (55025872C)	23	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De levering van de M7-treinen en de uitrol van het ETCS-veiligheidssysteem op het rollend materieel" (55025872C)	23
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard de livraison du matériel roulant à la SNCB" (55025996C)	23	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laattijdige levering van rollend materieel aan de NMBS" (55025996C)	23
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55027143C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoor" (55027143C) <i>Spreekers:</i> Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transfert par le département innovation de la SNCB de savoir-faire flamand" (55025881C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het doorsluizen van een Vlaamse knowhow door het innovation department van de NMBS" (55025881C) <i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des terminaux de paris dans les gares de la SNCB" (55025932C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gokterminals in NMBS-stations" (55025932C) <i>Spreekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26

Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55025933C)	27	- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55025933C)	27
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'érosion des droits des passagers aériens" (55025934C) <i>Orateurs: Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	27	- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitholling van de rechten van vliegtuigpassagiers" (55025934C) <i>Sprekers: Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	27
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB et d'Infrabel" (55026004C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	29	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS en Infrabel" (55026004C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	29
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique en ce qui concerne les parkings de gare payants" (55026050C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	30	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beleid inzake de betalende stationsparkings" (55026050C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	30
Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des propriétés d'Infrabel et des ouvrages d'art en particulier (suite)" (55026177C) <i>Orateurs: Hervé Rigot, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	30	Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de eigendommen en in het bijzonder van de kunstwerken van Infrabel (vervolg)" (55026177C) <i>Sprekers: Hervé Rigot, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	30
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire européens dont la validité n'est pas prolongée en Belgique" (55026200C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	31	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EU-rijbewijzen die in België niet verlengd worden" (55026200C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	31
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements sur la ligne de Montzen et sur la liaison Bruxelles-Luxembourg" (55026203C)	32	- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in de Montzenlijn en in de spoorverbinding Brussel-Luxembourg" (55026203C)	32
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La date de fin des travaux de l'Axe 3" (55026265C) <i>Orateurs: Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	32	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De einddatum van de werken aan As 3" (55026265C) <i>Sprekers: Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	32
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Gand-	34	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werf van het station Gent-Sint-	34

Saint-Pierre" (55026211C)		Pieters" (55026211C)	
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026239C)	34	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilstand van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026239C)	34
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les retards pris dans les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026263C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026263C) <i>Spreekers:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Question de Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation des lignes ferroviaires 96 et 97" (55026214C) <i>Orateurs:</i> Catherine Fonck , président du groupe Les Engagés, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	35	Vraag van Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie op de spoorlijnen 96 en 97" (55026214C) <i>Spreekers:</i> Catherine Fonck , voorzitter van de Les Engagés-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	35
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des moyens supplémentaires pour le rail" (55026240C)	37	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra geld voor het spoorgebeuren" (55026240C)	37
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens alloués à la SNCB et Infrabel par l'État fédéral" (55026264C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de federale Staat aan de NMBS en Infrabel toegekende middelen" (55026264C) <i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture du marché du rail et l'exécution de l'accord de gouvernement" (55026433C)	39	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling van de spoormarkt en de uitvoering van het regeerakkoord" (55026433C)	39
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes de libéralisation du rail" (55027278C)	39	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De proefprojecten op het stuk van de liberalisering van het spoorverkeer" (55027278C)	39
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un projet pilote concernant un opérateur ferroviaire privé" (55027486C)	39	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject m.b.t. een private spooroperator" (55027486C)	39
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes en préparation de l'ouverture du marché ferroviaire" (55027506C) <i>Orateurs:</i> Josy Arens, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	40	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De pilootprojecten ter voorbereiding van de openstelling van de spoormarkt" (55027506C) <i>Spreekers:</i> Josy Arens, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	40
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes" (55026515C)	41	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inruimen van meer locaties voor windmolens zonder dat de luchtverkeersveiligheid in gevaar komt"	41

		(55026515C)		
<i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La 5G dans les trains" (55026641C)	42		Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "5G op de trein" (55026641C)	42
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison Anvers-Hamont" (55026642C)	43		Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55026642C)	43
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55026644C)	44		Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen" (55026644C)	44
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port de signes convictionnels au sein du personnel des chemins de fer belges" (55026537C)	45		Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dragen van levensbeschouwelijke tekenen door het Belgische spoorwegpersoneel" (55026537C)	45
<i>Orateurs:</i> François De Smet, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> François De Smet, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recommandations formulées à la suite des attentats du 22 mars" (55026701C)	46		Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanbevelingen na de aanslagen van 22 maart" (55026701C)	46
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

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

du

MERCREDI 11 MAI 2022

Après-midi

**COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN**

van

WOENSDAG 11 MEI 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des transports en commun" (55026043C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de l'augmentation prévue des tarifs de la SNCB" (55026108C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blocage des prix des billets de la SNCB en vertu de l'accord sur l'énergie" (55026184C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse du prix des carburants sur la SNCB" (55026492C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gel des prix des billets de la SNCB et le switch énergétique" (55026559C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paquet énergétique et les tarifs de la SNCB" (55026728C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix croissants de l'énergie et des matériaux" (55026643C)

01.01 Frank Troosters (VB): Depuis la mi-mars, nous sommes confrontés à la hausse des prix de l'énergie et le gouvernement fédéral a pris un certain nombre de mesures pour y faire face, dont l'allocation d'un budget de 13 millions d'euros pour neutraliser l'augmentation de la tarification zonale

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 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 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De prijzen in het openbaar vervoer" (55026043C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De compensatie van de geplande prijsverhoging bij de NMBS" (55026108C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De blokkering van de ticketprijzen bij de NMBS ten gevolge van het energieakkoord" (55026184C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De impact van de stijging van de brandstofprijzen op de NMBS" (55026492C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De bevrozing van de NMBS-tarieven en de energietransitie" (55026559C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het energiepakket en de tarieven van de NMBS" (55026728C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stijgende energie- en materiaalprijzen" (55026643C)

01.01 Frank Troosters (VB): Sedert midden maart kampen we met hoge energieprijzen en om die te compenseren heeft de federale overheid een aantal maatregelen getroffen, waaronder een budget van 13 miljoen euro om de geplande verhoging van het zonetarief bij de NMBS te neutraliseren.

de la SNCB. La ministre De Sutter a même proposé de réduire les prix des transports publics.

Dans quelle mesure ces 13 millions d'euros couvrent-ils le manque à gagner qu'a subi la SNCB en décidant de ne pas répercuter sur ses clients la hausse planifiée des prix? Sur quelle base ce budget a-t-il été calculé? Cette mesure est-elle temporaire? Si oui, jusqu'à quand? Le ministre songe-t-il à d'autres mesures?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'accord énergétique stipule que le prix des tickets n'augmenterait pas en été, ce qui coûterait 13 millions d'euros. De cette façon, l'État souhaite compenser partiellement la hausse des coûts énergétiques de la SNCB.

Le ministre est-il satisfait de cet accord énergétique? Les 13 millions d'euros alloués aux transports publics ne représentent que 1 % du budget total. N'est-ce pas extrêmement peu? Ce montant suffira-t-il? Combien de temps les prix resteront-ils gelés?

01.03 Mélissa Hanus (PS): Si les Ukrainiens sont les premières victimes de l'injustifiable agression russe, ses répercussions frappent le continent et tous les secteurs, dont la mobilité. Malgré l'intervention du gouvernement, le prix des carburants continue à fluctuer. Certains abandonneront leur voiture au profit du train – *shift modal* à encourager vu l'impact positif de ce dernier, notamment sur le changement climatique et la santé. En Nouvelle-Zélande, la première ministre a décidé de diviser par deux le prix des billets des transports en commun.

La SNCB envisage-t-elle une hausse du nombre d'usagers, vu l'augmentation continue du prix des carburants? Proposerez-vous des mesures incitatives pour privilégier le train?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Le gouvernement est intervenu pour soulager les finances des chemins de fer éprouvés par le covid et les prix de l'énergie. Les investissements nouveaux se chiffrent à 1,7 milliard d'euros dans la note de politique générale. Une nouvelle compensation fédérale a évité d'augmenter les tarifs en juillet 2022. Il faut encore préparer la Vision Rail 2040 qui fera du rail la charpente de la mobilité.*

Le 18 mars, le kern a présenté des mesures pour un switch énergétique concernant aussi le rail.

Minister De Sutter stelde zelfs voor om de prijzen van het openbaar vervoer te verlagen.

In welke mate dekt die 13 miljoen euro de gemiste opbrengsten van de NMBS wegens het niet aanrekenen van de geplande prijsverhogingen? Op welke basis werd dit bedrag berekend? Is dit tijdelijk? Zo ja, tot wanneer? Denkt de minister nog aan andere maatregelen?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In het energieakkoord staat dat men de ticketprijzen in de zomer niet zou verhogen, hetgeen 13 miljoen euro zou kosten. Zo wil men de stijgende energiekosten van de NMBS gedeeltelijk compenseren.

Is de minister blij met dat energieakkoord? Die 13 miljoen euro voor het openbaar vervoer maakt slechts 1 % uit van het totale budget. Is dat niet bijzonder weinig? Zal dat bedrag volstaan? Hoe lang zullen de prijzen bevroren blijven?

01.03 Mélissa Hanus (PS): De Oekraïense bevolking is natuurlijk het grootste slachtoffer van de niet te rechtvaardigen Russische agressie, maar de gevolgen daarvan laten zich voelen in heel Europa en in alle sectoren, met inbegrip van de mobiliteit. Ondanks de regeringsmaatregelen blijven de brandstofprijzen fluctueren. Sommigen nemen nu de train in plaats van de auto, en die modal shift moeten we aanmoedigen gezien de positieve impact ervan op de gezondheid en de klimaatverandering. De premier van Nieuw-Zeeland heeft beslist de prijs van een kaartje voor het openbaar vervoer te halveren.

Voorziet de NMBS een stijging van het aantal reizigers, gezien de aanhoudende stijging van de brandstofprijzen? Zult u stimulansen voorstellen om het treingebruik te bevorderen?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *De regering heeft maatregelen genomen om de financiën van de NMBS, die te lijden hebben onder corona en de hoge energieprijzen, te ontlasten. De nieuwe investeringen worden in de beleidsnota becijferd op 1,7 miljard euro. Dankzij een nieuwe federale compensatie kon een tariefverhoging in juli 2022 vermeden worden. De Spoorvisie 2040, die van de trein de ruggengraat van de mobiliteit zal maken, moet nog voorbereid worden.*

Op 18 maart heeft het kernkabinet maatregelen voorgesteld voor een energietransitie, ook bij het spoor.

Confirmez-vous le gel des tarifs en 2022 et 2023?

Bevestigt u dat de tarieven in 2022 en 2023 bevroren worden?

Comment financera-t-on les nouveaux projets ferroviaires et pour quel budget?

Hoe zullen de nieuwe spoorwegprojecten gefinancierd worden en welk budget is daarvoor nodig?

Quelle est l'estimation de la puissance installable de panneaux solaires sur les bâtiments SNCB? Quel en est le calendrier?

Wat is het geschatte vermogen aan zonnepanelen die op NMBS-gebouwen geplaatst kunnen worden? Wat is het tijdschema voor de plaatsing van die zonnepanelen?

Cherchez-vous des moyens complémentaires?

Zoekt u nog aanvullende middelen?

01.05 Tomas Roggeman (N-VA): La ministre Van der Straeten a proposé un financement supplémentaire pour la SNCB, afin de pouvoir réduire le prix des tickets. Le ministre de la Mobilité s'est rallié à ce point de vue.

01.05 Tomas Roggeman (N-VA): Minister Van der Straeten heeft een bijkomende financiering voorgesteld voor de NMBS om de ticketprijzen te kunnen verlagen. De minister van Mobiliteit heeft zich daarbij aangesloten.

Dans quelle mesure les deux propositions coïncident-elles? Pourquoi les deux ministres vont-ils à l'encontre de l'engagement pris dans l'accord de gouvernement concernant une plus grande autonomie tarifaire? À combien se monte le budget supplémentaire demandé par le ministre au gouvernement pour les chemins de fer et pour quand le demande-t-il?

In hoeverre komen beide voorstellen overeen? Waarom gaan beiden in tegen het engagement in het regeerakkoord voor meer tariefautonomie? Hoeveel extra budget voor de spoorwegen vraagt de minister aan de regering? Tegen wanneer?

01.06 Georges Gilkinet, ministre (en français): La guerre qui s'est abattue sur l'Ukraine à la suite de l'agression russe a des conséquences sur l'économie européenne. Pour soutenir les citoyens face à la flambée des factures d'énergie et de mobilité, le gouvernement a adopté trois paquets de mesures urgentes et accéléré le renforcement de notre indépendance et de la transition énergétique.

01.06 Minister Georges Gilkinet (Frans): De oorlog die door de Russische inval in Oekraïne uitgebroken is, heeft een impact op de Europese economie. De regering heeft drie pakketten noodmaatregelen goedgekeurd en onze onafhankelijkheid en de energietransitie versneld versterkt om de bevolking te ondersteunen in het licht van de torenhoog oplopende energie- en mobiliteitsfactuur.

La mobilité ferroviaire est un allié. D'énormes investissements sont nécessaires. J'espère que des montants complémentaires seront engagés. Il faut soutenir l'utilisation de ce mode de transport, qui fait partie de la solution.

De mobiliteit via het spoor draagt daartoe bij. Er zijn enorme investeringen nodig. Ik hoop dat er bijkomende middelen vastgelegd zullen worden. Men moet het gebruik van die vervoerswijze, die een deel van de oplossing vormt, aanmoedigen.

(En néerlandais) C'est pourquoi, je travaille d'arrache-pied depuis octobre 2020 afin que dans notre offre de transport, le train apparaisse comme un moyen de transport encore plus attrayant. Je souhaite faire circuler davantage de trains, à la fois plus tôt le matin et plus tard le soir ainsi que le week-end, tout en améliorant leur fiabilité et leur ponctualité. Nous voulons ainsi contribuer au transfert modal vers une mobilité durable. Le lien avec le débat énergétique est évident, car le train est indéniablement un moyen de transport de substitution durable.

(Nederlands) Daarom werk ik sinds oktober 2020 ijverig om van de trein een nog aantrekkelijker vervoermiddel te maken in ons vervoersaanbod. Ik wil meer treinen laten rijden, zowel vroeger in de ochtend als later in de avond én in het weekend, met zowel meer betrouwbaarheid als meer stiptheid. Zo willen we mee de modal shift naar duurzaam vervoer bewerkstelligen. De link met het energiedebat is duidelijk, want de trein is zeker een duurzaam alternatief.

Il est important d'améliorer l'accessibilité des trains. Le prix abordable des billets et des abonnements joue un rôle majeur à cet égard. Nous avons rejeté la demande du conseil d'administration de la SNCB, qui souhaitait pouvoir augmenter les tarifs cet été afin de couvrir partiellement la hausse des coûts énergétiques. Lors du contrôle budgétaire, je me suis toutefois battu pour qu'un total de 22 millions d'euros soit dégagé afin d'indemniser la SNCB.

Il ne sera dès lors pas plus onéreux de prendre le train. Afin d'inciter les voyageurs à utiliser davantage encore le train, la SNCB lance par ailleurs des actions telles que la campagne de promotion pour le Duo Ticket qui durera jusqu'à la fin août et qui permet à deux passagers de voyager pour le prix d'un seul billet.

(En français) Il y a d'autres formules tarifaires intéressantes.

La hausse des prix de l'énergie a des répercussions sur les compagnies ferroviaires. La SNCB et Infrabel sont les deux entreprises les plus consommatrices d'électricité dans notre pays.

Il est difficile de faire des estimations définitives en raison de la volatilité des prix.

Le gouvernement, sur ma suggestion, a accordé 82 millions d'euros supplémentaires aux compagnies ferroviaires, pour compenser l'augmentation des coûts énergétiques et l'indexation des salaires pour les six premiers mois de 2022. La répartition entre la SNCB et Infrabel est en cours de détermination.

Le train est notre allié dans cette crise.

Au total, 105 millions supplémentaires auront été octroyés à la SNCB et Infrabel. Depuis le début de la législature, cela fait plus de 1,7 milliard d'euros d'aide supplémentaire octroyée.

(En néerlandais) Infrabel et la SNCB tendent également vers une réduction de leur consommation d'énergie. Elles ambitionnent ainsi de mettre en place des installations d'énergie renouvelable sur leurs terrains et dans leurs bâtiments, comme des panneaux solaires ou des bornes de recharge pour les voitures électriques, en exécution de l'accord sur l'énergie du 18 mars 2022. Un autre exemple est l'installation accélérée de l'éclairage LED des bâtiments et des quais.

Een grotere toegankelijkheid is belangrijk en daarbij spelen de betaalbaarheid van tickets en abonnementen uiteraard een grote rol. De vraag van de raad van bestuur van de NMBS om de tarieven deze zomer te mogen verhogen om de extra energiekosten deels te dekken, hebben we afgewezen. Ik heb er wel tijdens de begrotingscontrole voor geijverd om in totaal 22 miljoen euro extra vrij te maken ter compensatie voor de NMBS.

Het nemen van de trein wordt bijgevolg niet duurder. Verder zet de NMBS acties op om treingebruik nog meer aan te moedigen, zoals de promotie Duo Ticket die nog loopt tot eind augustus, waarmee twee passagiers kunnen reizen voor de prijs van één.

(Frans) Er zijn overigens nog andere interessante tariefformules.

De stijging van de energieprijzen heeft gevolgen voor de spoorwegmaatschappijen. Van alle bedrijven in ons land zijn de NMBS en Infrabel de twee grootste stroomverbruikers.

Vanwege de volatiele prijzen is het moeilijk om definitieve ramingen te maken.

Op mijn voorstel heeft de regering 82 miljoen euro extra aan de spoorwegmaatschappijen toegekend om voor de eerste zes maanden van 2022 de stijging van de energieprijzen en de loonindexering te ondervangen. De verdeling van dat bedrag tussen de NMBS en Infrabel wordt momenteel vastgesteld.

De trein is onze bondgenoot in deze crisis.

In totaal wordt er 105 miljoen extra aan de NMBS en Infrabel toegekend. Sinds het begin van de legislatuur werd er aan beide maatschappijen 1,7 miljard euro extra steun toegekend.

(Nederlands) Infrabel en de NMBS streven voorts naar een beperking van hun energieverbruik. Zo mikken ze op installaties voor hernieuwbare energie op eigen terreinen en gebouwen, zoals zonnepanelen of laadpalen voor elektrische wagens, ter uitvoering van het energieakkoord van 18 maart 2022. Een ander voorbeeld is de versnelde plaatsing van ledverlichting in de gebouwen en op de perrons.

En outre, des négociations sur le nouveau contrat de service public avec la SNCB et sur le contrat de performance avec Infrabel, qui doivent être finalisés pour fin 2022, sont actuellement en cours. Ces négociations portent notamment sur les tarifs et sur une autonomie accrue en la matière pour la SNCB.

(En français) Il y a une semaine, le gouvernement a approuvé la Vision 2040 pour le rail, première pierre d'un bel édifice.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Si je comprends bien, un montant supplémentaire de 80 millions d'euros a été prévu. Nous nous réjouissons en tout cas du blocage des prix.

01.08 Mélissa Hanus (PS): Si le gouvernement doit agir pour préserver le pouvoir d'achat, la situation actuelle peut être une opportunité pour encourager les automobilistes à se déplacer en train. En y mettant les moyens, l'État pourrait répondre en même temps à la crise sociale et climatique. Je salue les initiatives mises en place.

Malgré les efforts du gouvernement, des catégories comme les ouvriers travaillant sous le régime des trois pauses ou les habitants de zones rurales ne peuvent se passer de leur voiture pour se rendre au travail. Il ne faut pas oublier de les aider en défendant leur pouvoir d'achat et en augmentant l'offre de transports en commun le matin et le soir. Vous connaissez mes propositions pour la province du Luxembourg.

01.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): L'action du gouvernement vise à améliorer l'attractivité des trains et à intervenir sur les prix pour protéger les citoyens. La crise énergétique est loin d'être terminée. Il faut suivre et concrétiser l'action entamée par le gouvernement pour renforcer l'indépendance énergétique de la SNCB et d'Infrabel. Il y a une opportunité pour l'attractivité du train. L'offre touristique des tickets Duo est utile. Pour inciter à l'intermodalité, l'Autriche a créé un ticket Climat, avec passage du bus au train pour 3 euros, qui a suscité 130 000 abonnements.

La Vision 2040 va inciter les entreprises ferroviaires à proposer une offre tarifaire attrayante. Les contrats de service public seront bientôt renouvelés et les plans pluriannuels d'investissement vont prendre forme.

Ook lopen er nu volop onderhandelingen over het nieuwe openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel die beide tegen eind 2022 rond moeten zijn. De onderhandelingen gaan onder meer over de tarieven en een grotere autonomie ter zake voor de NMBS.

(Frans) Een week geleden heeft de regering Spoorvisie 2040 goedgekeurd, en dat is de eerste steen van een mooie constructie.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als ik het goed begrijp, komt er 80 miljoen euro bij. Wij zijn alleszins blij met de geblokkeerde prijzen.

01.08 Mélissa Hanus (PS): De regering moet ingrijpen om de koopkracht te vrijwaren maar de huidige situatie kan ook een gelegenheid zijn om automobilisten aan te moedigen met de trein te reizen. Als de overheid er de nodige middelen voor uittrekt, kan ze tegelijk een antwoord bieden op de sociale en de klimaatcrisis. Ik verheug me over de initiatieven die er genomen werden.

Ondanks de inspanningen van de regering zijn er nog steeds groepen, zoals de werknemers in een drieploegenstelsel en de mensen op het platteland, die zonder auto niet op hun werk kunnen raken. We moeten ze helpen door voor hun koopkracht op te komen en het aanbod van het openbaar vervoer 's morgens en 's avonds uit te breiden. U kent mijn voorstellen voor de provincie Luxemburg.

01.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De regering neemt maatregelen om de treinen aantrekkelijker te maken en in te grijpen in de prijzen om de burgers te beschermen. De energiecrisis is nog lang niet voorbij. We moeten de maatregelen die de regering genomen heeft om de energieonafhankelijkheid van de NMBS en Infrabel te versterken, opvolgen en concreet uitvoeren. Er biedt zich een kans aan om de trein aantrekkelijker te maken. Het Duo Ticket is een interessant aanbod voor toeristische uitstappen. Om de intermodaliteit aan te moedigen heeft Oostenrijk een klimaatkaartje ingevoerd, met de mogelijkheid om voor 3 euro van bus op trein over te stappen, wat 130.000 abonnementen opgeleverd heeft.

Visie 2040 zal de spoorwegmaatschappijen ertoe aanzetten aantrekkelijke tarieven aan te bieden. De openbaredienstcontracten zullen eerlang vernieuwd worden en de meerjareninvesteringsplannen zullen vorm krijgen.

01.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Alors que l'accord de gouvernement prévoit clairement une autonomie accrue en matière de tarifs pour la SNCB, plusieurs ministres lancent encore des propositions au sujet de cette tarification. Le ministre a certes empêché une hausse des tarifs, mais ces propositions évoquent une baisse des prix des billets.

L'incident est clos.

02 **Débat d'actualité sur le manque de personnel à la SNCB et questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de services de la SNCB, en particulier au nord" (55026708C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre élevé de jours de compensation et la pénurie de personnel à la SNCB" (55027500C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027505C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de personnel aux chemins de fer" (55027522C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027661C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service offert par la SNCB" (55027673C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la pénurie de personnel sur le service de trains" (55027700C)

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ce problème ne date pas d'hier mais de nombreux trains sont encore supprimés parce que le personnel nécessaire fait défaut. Le manque de personnel est particulièrement criant dans les dépôts d'Anvers et de Louvain. Les suppressions de dernière minute génèrent beaucoup d'impatience et de mécontentement parmi les voyageurs. Par ailleurs, les trains qui ne sont pas supprimés sont souvent touchés par des défaillances techniques et des retards, en raison du manque de personnel et d'un matériel roulant obsolète. La communication aux voyageurs laisse également à désirer. Même sur l'application, les informations ne sont pas toujours correctes. Le train ne constitue par conséquent pas une alternative attrayante par rapport à la saturation du réseau routier et même les voyageurs fidèles finissent par renoncer à l'emprunter.

Quand y aura-t-il à nouveau suffisamment de personnel pour que les trains puissent circuler selon

01.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): In het regeerakkoord is er duidelijk sprake van een grotere tariefautonomie voor de NMBS en toch lanceren verschillende ministers nog voorstellen over die tarifiering. De minister heeft de stijging van de tarieven dan wel tegengehouden, maar in deze voorstellen wordt gesproken over een verlaging van de ticketprijzen.

Het incident is gesloten.

02 **Actualiteitsdebat over het tekort aan personeel bij de NMBS en toegevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS, met focus op het noorden" (55026708C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hoge aantal compensatiedagen en het tekort aan personeel bij de NMBS" (55027500C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelstekort" (55027505C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij de spoorwegen" (55027522C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelsgebrek" (55027661C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS" (55027673C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het personeelstekort op de treindienst" (55027700C)

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dit probleem is niet nieuw, maar er worden nog steeds veel treinen afgeschaft omdat het nodige personeel niet komt opdagen. Het personeelstekort is bijzonder groot in de depots van Antwerpen en Leuven. De laattijdige schrapping leidt tot heel wat ongeduld en ontevredenheid bij de reizigers. Met niet-afgeschafte treinen doen zich dan ook nog vaak technische problemen en vertragingen voor, als gevolg van personeelstekort en van het verouderde rollend materieel. Ook de communicatie aan de reizigers schiet tekort. Zelfs de app geeft niet altijd correcte informatie. De trein is dus niet aantrekkelijk als alternatief voor de verzadigde wegen en zelfs de trouwe reizigers haken af.

Wanneer zal er weer voldoende personeel zijn om de treinen volgens de dienstregeling te laten rijden?

l'horaire prévu?

02.02 Frank Troosters (VB): Des problèmes d'organisation et surtout le manque de personnel perturbent l'offre ferroviaire habituelle. Par ailleurs, la SNCB a fait l'objet d'une mise en demeure par l'inspection sociale et est tenue de résorber 90 000 jours de congé et de compensation d'ici juin 2024, ce qui accroît d'autant la pression sur la continuité du service. À partir de cette année, tous les jours de congé ou de compensation doivent effectivement être attribués. En mars 2022, pas moins de 1 284 trains auraient été supprimés. La communication et le service aux voyageurs sont insuffisants.

Le ministre dispose-t-il de chiffres plus récents? Tous ces trains supprimés ne sont-ils pas contraires à l'objectif du ministre d'attirer davantage de personnes vers le rail? Quelles seront les mesures prises pour assurer un service complet et ponctuel? Comment éviter que la prise de tous les jours de compensation ne pèse davantage sur l'offre? Quel est l'impact du manque de personnel sur la sécurité du rail?

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Alors même que l'offre ferroviaire actuelle ne peut même pas être garantie, le ministre ne cesse d'évoquer l'extension de l'offre et l'augmentation du nombre de voyageurs. La politique actuelle ne fait pourtant qu'inciter les citoyens à reprendre la voiture. Lorsque nous avons évoqué les problèmes au mois de décembre, le ministre a fait référence à la concertation sociale. Pourtant, six mois plus tard, rien n'a changé. Quand pourrions-nous enfin constater des actes?

02.04 Josy Arens (Les Engagés): La SNCB et Infrabel peinent à recruter le personnel nécessaire au fonctionnement et à la sécurité ferroviaire. Les conditions de travail peuvent l'expliquer.

À la SNCB, il manque 1 300 personnes. Les trains circulent en effectifs réduits et, à défaut, on supprime des trains. On ne peut plus incriminer le covid aujourd'hui. Quant à Infrabel, Benoît Gilson nous a dit avoir besoin de 10 200 personnes mais ne peut en payer que 9 815. Les chemins de fer n'attirent plus. Auparavant, ils étaient un pourvoyeur d'emploi dans ma région; ce n'est plus le cas. Personne ne veut travailler dans des conditions de sous-effectifs, pour un salaire limité.

02.02 Frank Troosters (VB): Organisatorische problemen en vooral het personeelsgebrek verstoren het normale treinaanbod. Bovendien werd de NMBS in gebreke gesteld door de sociale inspectie en moet ze tegen juni 2024 de 90.000 openstaande verlof- en compensatiedagen wegwerken. Dat zet de dienstverlening verder onder druk. Vanaf dit jaar moeten alle rust- en compensatiedagen effectief worden toegekend. In maart 2022 zouden niet minder dan 1.284 treinen geschrapt zijn. De communicatie en de service aan de reizigers zijn ondermaats.

Beschikt de minister over recentere cijfers? Staan al die afgeschafte treinen niet haaks op de bedoeling van de minister om meer mensen naar de trein te leiden? Welke maatregelen worden er genomen om te zorgen voor een stipte en volledige service? Hoe zal worden vermeden dat het opnemen van alle openstaande compensatiedagen het aanbod verder in het gedrang brengt? Wat zijn de gevolgen van het personeelsgebrek op de spoorveiligheid?

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Hoewel het huidige treinaanbod zelfs niet kan worden gegarandeerd, heeft de minister de mond vol van de uitbreiding van het aanbod en het optrekken van het aantal reizigers. Het huidige beleid jaagt de mensen echter naar de wagen. Toen we de problemen in december aankaarten, verwees de minister naar het sociaal overleg, maar een halfjaar later is er niets veranderd. Wanneer komt er eindelijk actie?

02.04 Josy Arens (Les Engagés): De NMBS en Infrabel hebben moeite om het nodige personeel aan te trekken om de werking en de spoorwegveiligheid te verzekeren. De arbeidsvoorwaarden zijn een mogelijke verklaring hiervoor.

Bij de NMBS is er een personeelstekort van 1.300 personen. De treinen rijden met minder personeel en bij gebrek aan personeel worden er treinen afgeschaft. Vandaag kan dat niet meer aan de coronasituatie toegeschreven worden. Wat Infrabel betreft, heeft Benoît Gilson ons meegedeeld dat er 10.200 werknemers nodig zijn, maar dat er slechts budget is voor 9.815 werknemers. De spoorwegen zijn geen aantrekkelijke werkgever meer. Vroeger waren ze een banenmotor in mijn regio, maar dat is vandaag niet langer het geval. Niemand wil voor een habbekrats werken in een onderneming waar er

een personeelstekort heerst.

Vu la problématique climatique, le gouvernement ne peut vous refuser de budget. Demandez-le donc!

Gelet op de klimaatproblematiek kan de regering u geen budget weigeren. Vraag er dus om!

Dans votre Vision 2040, l'engagement du personnel est-il prioritaire? Quelles sont vos solutions structurelles pour un emploi plus attractif aux chemins de fer? Quelles clauses sociales inscrirez-vous dans les futurs contrats de services publics? De combien augmentera-t-on les dotations d'exploitation pour garantir un recrutement et le maintien de l'emploi sur le long terme?

Vormt de aanwerving van personeel een prioriteit in uw Visie 2040? Welke structurele oplossingen stelt u voor om werken bij de spoorwegen aantrekkelijker te maken? Welke sociale clausules zult u opnemen in de toekomstige openbaredienstcontracten? In hoeverre zullen de exploitatietoelagen verhoogd worden om ervoor te zorgen dat er personeel aangeworven wordt en dat de werkgelegenheid op lange termijn behouden blijft?

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Un nombre croissant de trains sont supprimés. Le manque de personnel ne peut plus seulement s'expliquer par la crise sanitaire. Les cheminots se tuent au travail et ne peuvent même plus prendre leurs congés. Le ministre doit veiller à ce que les trains puissent rouler.

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er worden steeds meer treinen afgeschaft. Het personeelstekort kan niet meer alleen door corona komen. De mensen werken zich kapot en kunnen niet eens hun verlof opnemen. De minister moet ervoor zorgen dat de treinen rijden.

Quelle est la raison du manque de personnel? Combien de mouvements ont été supprimés en avril 2022 à la suite d'un manque de personnel? Les voyageurs peuvent-ils demander une indemnisation? Qui est responsable de cette pénurie de personnel?

Wat is de oorzaak van het personeelstekort? Hoeveel treinritten werden er in april 2022 afgeschaft door een gebrek aan personeel? Kunnen de reizigers een schadevergoeding vragen? Wie is er verantwoordelijk voor het personeelstekort?

02.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En raison d'un manque de personnel, de plus en plus de trains sont annulés, alors que l'objectif est de faire circuler plus de trains dans les années à venir.

02.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Door een personeelstekort worden er steeds meer treinen afgeschaft, net nu we in de komende jaren meer treinen wilden laten rijden.

Comment la SNCB veillera-t-elle à ce que le plan de transport soit à nouveau pleinement mis en œuvre à court terme? Comment le personnel pourra-t-il reprendre les jours de compensation accumulés? Que fera la SNCB pour devenir un employeur plus attractif?

Hoe gaat de NMBS ervoor zorgen dat het vervoersplan op korte termijn terug volledig wordt uitgevoerd? Hoe zal het personeel de opgestapelde compensatiedagen kunnen opnemen? Wat zal de NMBS ondernemen om een meer aantrekkelijke werkgever te zijn?

02.07 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le contexte dans lequel les cheminots s'acquittent de leur tâche n'est en effet pas toujours facile. Nous avons besoin de tous ces membres du personnel car mon ambition est de faire rouler davantage de trains et d'améliorer les services.

02.07 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De context waarin de spoorwegmedewerkers hun taken uitvoeren is inderdaad niet altijd evident. We hebben al deze mensen nodig, want ik heb ambities voor meer treinen en een betere dienstverlening.

(En français) Le bien-être au travail est essentiel.

(Frans) Welzijn op het werk is cruciaal.

(En néerlandais) Je partage les préoccupations qui ont été formulées concernant le manque de personnel et l'incidence de cette pénurie sur les services fournis. Je souhaite que les trains puissent circuler comme il se doit.

(Nederlands) Ik deel de bezorgdheden over het personeelstekort en de impact op de dienstverlening. Ik wil dat de treinen kunnen rijden zoals het hoort.

(En français) Le covid, dont nous sommes en train

(Frans) De coronacrisis, die we stilaan achter ons

de sortir, a eu des conséquences sur l'absentéisme des travailleurs. Il y a beaucoup moins de malades qu'hier. Un travailleur a le droit d'être malade et d'être couvert.

(En néerlandais) En concertation avec la SNCB, je recherche une solution permettant d'allier une offre optimale et le respect du bien-être du personnel. J'ai demandé à la SNCB d'allonger au maximum les trains qui peuvent être assurés.

La SNCB reconnaît que les services ferroviaires ne peuvent pas toujours être assurés en raison de l'absence d'accompagnateurs de train et déplore cette situation. Pour répondre à cette pénurie, la SNCB engagera 260 accompagnateurs de train avant la fin de l'année. Ils reçoivent actuellement une formation de 4 mois et demi et seront opérationnels à partir du mois de juin 2022. Tant la SNCB qu'Infrabel mènent de grandes campagnes de recrutement. La SNCB recherche 1 300 collaborateurs et Infrabel, 900. Toutefois, nous notons une pénurie sur le marché du travail.

(En français) Monsieur Arens, votre solution consiste à engager du personnel. Infrabel recherche des agents de maintenance, des techniciens électromécaniciens, des soudeurs, des ingénieurs, en leur offrant des conditions salariales intéressantes, une stabilité d'emploi, des possibilités de formation et d'évolution de carrière appréciables.

Des campagnes de recrutement sont organisées, par exemple via des Jobdays. L'Infrabel Academy permet d'affronter la pénurie de candidats en formant directement et en fonction des besoins des personnes à la recherche d'un emploi.

Durant le confinement, des recrutements *online* étaient ainsi organisés. Aujourd'hui, le site web d'Infrabel permet de visionner les offres d'emploi par zone géographique et les évolutions salariales liées.

(En néerlandais) Tant à court qu'à long terme, de nombreuses actions sont en cours afin de remédier à la pénurie de main-d'œuvre. En outre, la SNCB examine toutes les autres mesures possibles afin de garantir l'offre au maximum.

La question des jours de compensation relève de la gestion des entreprises elles-mêmes. Je ne puis m'ingérer dans cette gestion. Des concertations entre les organisations représentatives des travailleurs et l'inspection sociale ont conduit à un report définitif au 30 juin 2024 pour la résorption des soldes historiques.

laten, heeft een impact gehad op het ziekteverzuim bij de werknemers. Intussen zijn er al veel minder zieken. Werknemers hebben het recht om ziek te zijn en daarvoor verzekerd te zijn.

(Nederlands) Samen met de NMBS zoek ik naar de meest optimale oplossing voor het aanbod met respect voor het welzijn van het personeel. Ik heb de NMBS gevraagd om de treinen die wel verzekerd kunnen worden, maximaal te verlengen.

De NMBS erkent en betreurt dat de treindiensten niet altijd verzekerd kunnen worden door de afwezigheid van treinbegeleiders. Om de tekorten op te vangen werft de NMBS nog dit jaar 260 treinbegeleiders aan. Zij krijgen momenteel een opleiding van 4,5 maanden en zullen vanaf juni 2022 worden ingezet. Zowel de NMBS als Infrabel voeren grote aanwervingscampagnes. De NMBS zoekt 1.300 personeelsleden en Infrabel 900, maar er is een krapte op de arbeidsmarkt.

(Frans) Mijnheer Arens, uw oplossing bestaat erin personeel aan te werven. Infrabel is op zoek naar onderhoudsmedewerkers, technici-elektromechanici, lassers, ingenieurs, die het interessante loonsvoorwaarden biedt, naast werkzekerheid en waardevolle opleidings- en doorgroeimogelijkheden.

Er worden aanwervingscampagnes op touw gezet, onder meer via de Jobdays. Dankzij de Infrabel Academy kan het tekort aan kandidaten aangepakt worden door werkzoekenden on the job op te leiden afhankelijk van de behoeften.

Tijdens de lockdown werden er online aanwervingen georganiseerd. Vandaag kan men de vacatures op de website van Infrabel per zone bekijken, en ook kennismaken van het bijbehorende loonpakket waarvoor men in aanmerking komt.

(Nederlands) Zowel op korte als op lange termijn zijn er heel wat acties om het tekort aan arbeidskrachten op te vangen. Daarnaast onderzoekt de NMBS alle andere maatregelen om het aanbod maximaal te garanderen.

De kwestie van de compensatiedagen behoort tot het beheer van de ondernemingen zelf. Ik kan mij daar niet in mengen. Overleg tussen de werknemersorganisaties en de sociale inspectie heeft geleid tot een definitief uitstel tot 30 juni 2024 voor het wegwerken van de historische saldi.

Le taux de mobilisation du matériel roulant de la SNCB était sous pression au début de cette année, mais il s'est amélioré entre-temps. S'il y a des problèmes à un endroit, on procède à des échanges entre différents ateliers. Des plans d'action spécifiques sont en place afin d'améliorer structurellement la disponibilité du matériel roulant.

Ces dernières semaines, de nombreux problèmes sont signalés sur la ligne Anvers-Bruxelles. J'ai interpellé la SNCB à plusieurs reprises à ce sujet en lui demandant d'améliorer la situation à court terme.

Tout le monde est déterminé à trouver du personnel supplémentaire. Le bien-être des collaborateurs doit rester garanti. Les chemins de fer sont un employeur attractif en ce qu'ils permettent de travailler à proximité de son domicile et qu'ils offrent des perspectives de carrière passionnantes dans le cadre d'un emploi de qualité.

02.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Cette réponse offre quelques perspectives. Avec l'afflux de personnel, il y aura, espérons-le, une certaine marge pour compenser les maladies et les absences du personnel. Je suis toutefois déçu que le ministre se concentre à présent principalement sur les efforts déployés par la SNCB et Infrabel pour embaucher du personnel supplémentaire, alors que le recrutement se fait attendre depuis longtemps. Ce n'est pas de la responsabilité du ministre, mais il devrait être plus ferme avec la SNCB pour qu'elle assure les services convenus.

Trop peu d'attention est accordée aux besoins des voyageurs. Ils ont vraiment souffert ces derniers mois. Les titulaires d'un abonnement ont-ils droit à un geste commercial de la part des sociétés ferroviaires?

Il est positif que de grandes ambitions soient affichées en vue d'un élargissement de l'offre, mais il faut avant tout garantir l'offre existante.

02.09 Frank Troosters (VB): Il est encourageant de savoir qu'il pourra être recouru à des accompagnateurs de train supplémentaires à partir de juin, mais cette mesure n'est-elle pas insuffisante et tardive? Le problème se pose déjà depuis des années. Apparemment, le ministre peut intervenir au niveau des augmentations tarifaires, mais pas au niveau de la prise des jours de compensation. Il est alors facile d'affirmer que le bien-être du personnel est important. Le personnel croule sous la charge de travail. Le Covid-19 ne

De mobilisatiegraad van het rollend materieel bij de NMBS stond begin dit jaar onder druk, maar is ondertussen opnieuw verbeterd. Indien er problemen zijn in een werkplaats, worden er uitwisselingen gedaan tussen verschillende werkplaatsen. Er zijn specifieke actieplannen om de beschikbaarheid van het materieel structureel te verbeteren.

De laatste weken worden er veel problemen signaleerd over de lijn Antwerpen-Brussel. Ik heb de NMBS daar meermaals op aangesproken en gevraagd om de situatie op korte termijn te verbeteren.

Iedereen is vastberaden om extra personeel te vinden. Het welzijn van de medewerkers moet verzekerd blijven. De spoorwegen zijn een aantrekkelijke werkgever, omdat men dicht bij huis kan werken en boeiende carrièremogelijkheden krijgt in een zinvolle job.

02.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit antwoord biedt enkele perspectieven. Door de instroom van personeel komt er hopelijk wat marge om ziekte en afwezigheid bij het personeel op te vangen. Het ontgoochelt mij wel dat de minister zich nu voornamelijk focust op de inspanningen die de NMBS en Infrabel nu leveren om extra personeel aan te werven, terwijl de aanwervingen al veel langer hadden moeten gebeuren. Dat is niet de verantwoordelijkheid van de minister, maar hij moet harder op tafel slaan bij de NMBS om de afgesproken dienstverlening na te komen.

Er gaat te weinig aandacht naar de noden van de reizigers. Zij hebben de laatste maanden echt afgezien. Hebben de abonnees recht op een commercieel gebaar van de spoorwegen?

Het is goed dat er grote ambities zijn om het aanbod uit te breiden, maar in de eerste plaats moet het bestaande aanbod worden ingevuld.

02.09 Frank Troosters (VB): Het is hoopgevend dat er vanaf juni extra treinbegeleiders kunnen worden ingeschakeld, maar is het niet *too little too late*? Het probleem sleept al jaren aan. De minister kan zich blijkbaar wel mengen in tariefverhogingen, maar niet in het opnemen van compensatiedagen. Dan is het gemakkelijk om te zeggen dat het welzijn van het personeel belangrijk is. Het personeel bezwijkt onder de werkdruk. Corona mag geen excuus blijven voor de personeelsproblemen. Op dit moment worden de mensen ontmoedigd om voor

peut pas rester une excuse pour les problèmes liés au personnel. À l'heure actuelle, nos concitoyens sont dissuadés d'opter pour le train.

de trein te kiezen.

02.10 Tomas Roggeman (N-VA): Si au cours des deux dernières années, le coronavirus a constitué une excuse très pratique pour expliquer l'absentéisme, ce motif ne peut à présent plus être invoqué. Le problème est plus profond et nécessite un changement de politique qui ne nous est pourtant pas annoncé. Les 260 engagements supplémentaires viendront essentiellement remplacer des départs naturels. Le ministre demande à la SNCB de faire rouler davantage de trains sur toutes les lignes, sans tenir compte de la demande. Un personnel beaucoup plus nombreux sera nécessaire pour réaliser cet objectif. Le ministre doit cesser de rêver et mettre en place une offre de base solide.

02.10 Tomas Roggeman (N-VA): De laatste twee jaar was corona een handige dekmantel voor de personeelsuitval, maar nu niet meer. Het probleem ligt dieper en vraagt om beleidswijzigingen, maar die horen wij niet. De 260 extra personeelsleden zijn vooral ter vervanging van natuurlijke afvloeiingen. De minister vraagt van de NMBS om overal meer treinen in te leggen, zonder rekening te houden met de vraag. Er zal veel meer personeel nodig zijn om dat allemaal voor elkaar te krijgen. De minister moet stoppen met dromen en zorgen voor een solide basisaanbod.

02.11 Josy Arens (Les Engagés): Globalement, la fonction publique a été quelque peu délaissée par les gouvernements successifs. Concernant la mobilité, enjeu important pour la planète, je compte sur vous pour obtenir du gouvernement les moyens budgétaires pour recruter et moderniser les infrastructures.

02.11 Josy Arens (Les Engagés): In globo werd het openbaar ambt door de opeenvolgende regeringen enigszins verwaarloosd. Mobiliteit vormt een belangrijke uitdaging voor het behoud van onze planeet. Ik reken op u voor het verkrijgen van de noodzakelijke budgettaire middelen van de regering om personeel aan te werven en de infrastructuur te moderniseren.

02.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Au cours des cinq dernières années, on a enregistré une réduction de 5 000 emplois et une augmentation de la productivité de 20 %. Les 260 personnes supplémentaires ne suffiront pas à résoudre le problème. Bon nombre de cheminots partent à la retraite. En outre, la charge de travail ô combien élevée qu'ils supportent et le nombre de jours de congé qu'ils ne parviennent pas à prendre incitent de nombreux travailleurs à rechercher un autre emploi. C'est un cercle vicieux. Comment les passagers seront-ils indemnisés? Comment peut-on faire en sorte que la population continue à vouloir prendre le train?

02.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De laatste 5 jaar zijn er 5.000 jobs minder en is de productiviteit met 20 % gestegen. Dat zal niet opgelost worden met 260 mensen erbij. Er gaan heel wat mensen op pensioen en heel wat werknemers zoeken ander werk omdat de werkdruk zo groot is en ze geen verlof kunnen nemen. Dat is een vicieuze cirkel. Hoe worden de reizigers gecompenseerd? Hoe zorgen we ervoor dat de mensen de trein willen blijven nemen?

02.13 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il y a énormément de problèmes sur plusieurs lignes. Tous ces trains supprimés ne permettront pas d'assurer au rail la publicité dont il a besoin. Le ministre le reconnaît. La SNCB étudie comment rendre les métiers du rail plus attrayants. Il s'agit là d'une mission importante pour le contrat de service que nous allons conclure avec la SNCB.

02.13 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Er zijn heel wat problemen op een aantal lijnen. Al die afgeschafte treinen zorgen niet voor de reclame die we nodig hebben voor de trein. De minister erkent dit. De NMBS onderzoekt hoe de job aantrekkelijker kan worden. Dat is een belangrijke opdracht voor het dienstverleningscontract dat we zullen sluiten met de NMBS.

Les nouveaux engagements constituent une évolution dans la bonne direction. Le ministre a hérité d'un département dans lequel les précédents gouvernements n'ont cessé de faire des économies. Je me réjouis que ce gouvernement

De nieuwe aanwervingen zijn een stap in de goede richting. De minister heeft nu eenmaal een departement geërfd waarop vorige regeringen alleen maar bespaard hebben. Ik ben blij dat deze regering eindelijk een langetermijnvisie heeft.

adopte enfin une vision à long terme.

L'incident est clos.

03 Débat d'actualité sur le Bureau du Plan et l'offre de trains 2040, interpellation et questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions pessimistes en ce qui concerne l'évolution du transport ferroviaire de personnes" (55027304C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau du Plan concernant les perspectives de transport" (55027306C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan en matière de mobilité" (55000281I)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et du SPF Mobilité sur les perspectives de la demande de transport" (55027355C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur l'offre ferroviaire" (55027604C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et la Vision Rail 2040" (55027634C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La Vision Rail 2040" (55027660C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les critiques exprimées par l'Inspection des finances en ce qui concerne la Vision Rail 2040" (55027701C)

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité ont prévu, dans leur dernière publication sur le transport de personnes, que l'augmentation du télétravail se ferait sentir sous la forme d'une perte permanente de 3 % sur la demande de transport.

Comment le ministre y adaptera-t-il sa politique? Quelles seraient les conséquences financières de cette prévision pour la SNCB?

03.02 **Josy Arens** (Les Engagés): D'après la dernière étude triennale du Bureau du Plan sur les perspectives de transport, la demande en mobilité baissera de 1 % d'ici 2040, suite au télétravail, au vieillissement de la population et à l'augmentation des coûts du transport. D'après vous, c'est une projection de la politique actuelle qui ne tient pas compte des changements que vous allez introduire.

Les mesures que vous prendrez d'ici 2024 suffiront-elles à redresser la barre et atteindre vos objectifs, soit doubler le nombre de passagers du rail d'ici 2040? Comment les rendre pérennes? Que

Het incident is gesloten.

03 Actualiteitsdebat over het Planbureau en het treinaanbod 2040, interpellatie en toegevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De negatieve voorspellingen over de evolutie van het personenvervoer per spoor" (55027304C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau over de vooruitzichten inzake de transportvraag" (55027306C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiliteitsverwachtingen van het Federaal Planbureau" (55000281I)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau en de FOD Mobiliteit over de vooruitzichten van de transportvraag" (55027355C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over het treinaanbod" (55027604C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Federaal Planbureau en de Spoorvisie 2040" (55027634C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Spoorvisie 2040" (55027660C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kritiek van de Inspectie van Financiën m.b.t. de Spoorvisie 2040" (55027701C)

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit voorspelden in hun jongste publicatie over het personenvervoer dat het toegenomen thuiswerk zich zal laten gevoelen in een permanent verlies van 3 % van de vervoersvraag.

Hoe zal de minister zijn beleid hierop aanpassen? Wat zou die voorspelling financieel betekenen voor de NMBS?

03.02 **Josy Arens** (Les Engagés): Volgens de jongste driejaarlijkse transportvooruitzichten van het Planbureau zal de vervoersvraag tegen 2040 als gevolg van het telewerk, de vergrijzing van de bevolking en de stijgende vervoerskosten met 1 % dalen. Volgens u is dat een projectie van het huidige beleid waarbij er geen rekening gehouden wordt met de veranderingen die u zult invoeren.

Zullen de maatregelen die u tegen 2024 zult nemen, volstaan om het tij te keren en uw doelstellingen te halen, met name een verdubbeling van het aantal treinreizigers tegen 2040? Hoe kunnen uw

pensez-vous des constats soulevés par le Bureau du Plan? Faites-vous appel à d'autres opérateurs publics ou privés pour rédiger votre projet?

maatregelen bestendigd worden? Wat vindt u van de bevindingen van het Planbureau? Doet u een beroep op andere openbare of particuliere operators om uw project uit te werken?

03.03 Frank Troosters (VB): Il ressort des perspectives de transport pour 2040 du Bureau fédéral du Plan et du SPF Mobilité et Transport que moins de personnes opteront pour le train au cours des prochaines années, alors que le gouvernement souhaite justement augmenter le nombre de voyageurs. La part de la voiture reste, quant à elle, stable. Le transport de marchandises par voie ferroviaire et par camions augmentera, ce qui mènera à une réduction de la vitesse et donc à une augmentation des embouteillages.

03.03 Frank Troosters (VB): Uit de transportvooruitzichten voor 2040 van het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit en Vervoer blijkt dat de komende jaren minder mensen voor de trein zullen kiezen, terwijl de regering juist meer mensen op de trein wil. Het aandeel van de auto blijft daarentegen stabiel. Zowel het goederenvervoer per spoor als met vrachtwagens zal toenemen, met een daling van de snelheid en een toename van de files tot gevolg.

Le ministre adaptera-t-il son choix politique consistant à faire du train la colonne vertébrale de la mobilité? Continue-t-il de miser sur un modèle ferroviaire axé sur l'offre? Selon lui, quelles sont les causes de la future baisse du nombre de voyageurs? Quelles mesures prendra-t-il pour contrer la réduction prévue de la vitesse et l'augmentation des embouteillages sur les routes? Avec quel budget et selon quel calendrier?

Zal de minister zijn beleidskeuze om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken, bijsturen? Blijft hij uitgaan van een aanbodgericht spoormodel? Welke oorzaken ziet hij voor de toekomstige daling van het aantal treinreizigers? Welke maatregelen zal hij nemen tegen de voorspelde daling van de snelheid en de toename van de files in het wegvervoer? Met welk budget en volgens welke timing?

Le gouvernement vient d'adopter la Vision Rail 2040. Le ministre vise un doublement du nombre de voyageurs. Pour ce faire, il souhaite qu'au moins deux trains par heure s'arrêtent dans chaque gare. Quelles sont les implications budgétaires? Où en est l'étude du potentiel de transport des trains?

De regering keurde zopas Spoorvisie 2040 goed. Daarin streeft de minister naar een verdubbeling van het aantal reizigers. Hij wil daartoe in elk station minimum twee treinen per uur laten stoppen. Wat zijn de budgettaire implicaties? Hoever staat het met de studie van het vervoerspotentieel van de trein?

03.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Tous les trois ans, le Bureau fédéral du Plan analyse les prévisions en matière de demande de transports. La demande de transports doit être revue en raison de la crise du Covid-19, et le transport ferroviaire en sort perdant, tandis que la part de la voiture reste inchangée et que celle des piétons et des cyclistes augmente.

03.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Driejaarlijks analyseert het Federaal Planbureau de vooruitzichten van de transportvraag. De transportvraag dient bijgesteld door de coronacrisis en dat gaat ten koste van het treinverkeer, terwijl het aandeel van de auto gelijk blijft en dat van de voetgangers en fietsers stijgt.

Quelles conclusions le ministre tire-t-il de ce rapport? Comment les mesures programmées renforceront-elles la transition vers le rail pour atteindre le doublement prévu? Dans quelle mesure le nouveau contrat de services et le plan d'investissement contribueront-ils à l'augmentation du nombre de voyageurs? Comment le ministre oeuvrera-t-il, conjointement avec ses homologues régionaux, à la réalisation d'un véritable transfert modal?

Welke conclusies trekt de minister uit dit rapport? Hoe zullen de geplande beleidsmaatregelen de shift naar het spoor versterken tot de geplande verdubbeling? In welke mate zullen het nieuwe dienstverleningscontract en het investeringsplan het aantal reizigers toch doen toenemen? Hoe zal de minister samen met zijn regionale collega's werk maken van een echte *modal shift*?

03.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Selon le Bureau du Plan, la voiture représentera 82,3 % des déplacements individuels en 2040. Le train

03.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Volgens het Planbureau zal de auto in 2040 gebruikt worden voor 82,3 % van de individuele verplaatsingen. Het

passerait de 8,7 % en 2019 à 7,9 % en 2040. L'effet télétravail pèserait pour 20,1 % de la baisse.

aandeel van de trein zou van 8,7 % in 2019 dalen naar 7,9 % in 2040. 20,1 % van de daling zou toegeschreven moeten worden aan het telewerkeffect.

Le gouvernement a approuvé votre Vision 2040 pour le rail. La part de marché du train passerait de 8 à 15 % pour les passagers et de 12 à 20 % pour les marchandises en 2040. On projette un train toutes les 30 minutes sur tout le réseau et toutes les 15 minutes autour des grandes villes, et un horaire intégré.

De regering heeft uw Spoorvisie 2040 goedgekeurd. Het marktaandeel van de trein zou van 8 tot 15 % stijgen voor het reizigersvervoer en van 12 tot 20 % voor het goederenvervoer in 2040. Het is de bedoeling dat er op het hele spoornet om het half uur een trein rijdt en rond de grote steden om het kwartier, en er zou een geïntegreerde dienstregeling ingevoerd worden.

Comment la Vision 2040 tient-elle compte de l'étude du Bureau du Plan?

Hoe wordt er in de Visie 2040 rekening gehouden met de studie van het Planbureau?

Quelles sont les priorités de la Vision 2040 pour répondre au scénario du Bureau?

Welke prioriteiten worden er in de Visie 2040 gesteld om in te spelen op het door het Planbureau geschetste scenario?

03.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La part de marché du train doit passer de 8 à 15 % et celle du fret de 12 à 20 %. Les voyageurs devraient pouvoir prendre un train toutes les 30 minutes et même toutes les 15 minutes dans les grandes villes. Ces nouvelles sont réjouissantes, mais le Corps interfédéral de l'Inspection des finances a déjà mis à mal cette vision ferroviaire.

03.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het marktaandeel van de trein moet stijgen van 8 naar 15 %, dat van het goederenvervoer van 12 naar 20 %. De mensen moeten elke 30 minuten een trein kunnen nemen en zelfs om de 15 minuten in de grote steden. Dat is allemaal heel positief, maar het interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën heeft die spoorvisie al neergesabeld.

Sur quel budget cette vision ferroviaire repose-t-elle? Quelle est la critique spécifique du Corps interfédéral? Quels travaux d'infrastructure sont nécessaires pour la vision du rail 2040? L'objectif de la part de marché du train est-il réalisable? Y a-t-il suffisamment de personnel pour élargir l'offre?

Op welk budget steunt deze spoorvisie? Wat is de concrete kritiek van het interfederaal Korps? Welke infrastructuurwerken zijn nodig voor de Spoorvisie 2040? Is de doelstelling qua marktaandeel van de trein wel haalbaar? Is er voldoende personeel om het aanbod uit te breiden?

03.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Vendredi, le Conseil des ministres approuvait votre Vision Rail 2040 assurant une plus grande efficience et un meilleur service client de la SNCB pour les 20 prochaines années. Je partage votre volonté de doubler la part modale ferroviaire dans le transport passager au vu de l'instabilité structurelle des prix du carburant et des problèmes de mobilité et d'environnement. Néanmoins, l'Inspection des finances estime irréalistes les contraintes budgétaires du contrat de service public de la SNCB et d'Infrabel, et du plan d'investissement pluriannuel.

03.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Vrijdag heeft de ministerraad uw Spoorvisie 2040 goedgekeurd, die ervoor moet zorgen dat de NMBS de komende 20 jaar efficiënter werkt en een betere dienstverlening aan de klanten biedt. Ik onderschrijf uw voornemen om het marktaandeel van de trein voor het reizigersvervoer te verdubbelen, gezien de structurele instabiliteit van de brandstofprijzen en de mobiliteits- en milieuproblemen. De Inspectie van Financiën acht het plan niet realistisch door de budgettaire beperkingen van het beheerscontract van de NMBS en Infrabel en van het meerjarig investeringsplan.

Comment y répondrez-vous, au vu du calendrier serré pour signer ces contrats et plan fin 2022? Un plan budgétaire détaillé et tenable sera-t-il établi?

Hoe reageert u daarop, gezien het strakke tijdschema voor de ondertekening van die contracten en dat plan tegen eind 2022? Zal er een gedetailleerd en houdbaar begrotingsplan opgesteld worden?

03.08 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le

03.08 Minister Georges Gilkinet (Frans): Bij de

temps ferroviaire est long. Investir dans le réseau demande de la programmation et des moyens. Il faut se projeter à long terme, comme l'ont fait d'autres pays avant nous. Il était temps que la Belgique se dote d'une vision à vingt ans.

L'élaboration de la Vision Rail 2040 figurait dans l'accord de gouvernement. Elle doit déterminer la manière d'atteindre nos objectifs et d'attirer, progressivement mais rapidement, davantage de personnes et d'entreprises vers le rail. Vendredi, le Conseil des ministres a approuvé ma proposition.

(En néerlandais) Dans ses prévisions, le Bureau fédéral du Plan se base sur 2019 comme année de référence et envisage, à politique inchangée, l'évolution de la demande de transport jusqu'en 2040. À politique inchangée, le nombre moyen de kilomètres parcourus par personne en Belgique augmentera légèrement jusqu'en 2030, puis diminuera d'environ 1 % en 2040. La marche ainsi que le vélo progresseraient de 35 % et le fret ferroviaire de plus de 28 %. L'utilisation du rail à des fins récréatives augmenterait également d'ici à 2030, mais le trafic ferroviaire en tant que tel diminuerait d'environ 3 % d'ici à 2040, particulièrement entre 2030 et 2040, en raison d'une baisse démographique de la population scolaire et étudiante après 2030, mais aussi surtout en raison du télétravail. Même s'il demeure difficile et complexe d'établir des prévisions, le signal envoyé est inquiétant.

(En français) À politique inchangée, nous ne pourrions offrir une mobilité plus durable, plus sûre et plus respectueuse de l'environnement. Or, le changement est en cours: nous voulons faire du rail la colonne vertébrale de la nouvelle mobilité. Le gouvernement a donc adopté cette proposition de Vision, élaborée avec le SPF Mobilité, en concertation avec de nombreux interlocuteurs sociaux, économiques et environnementaux, et les entreprises ferroviaires.

En 2040, il y aura quatre trains par heure entre grandes villes, deux trains par heure au moins sur le reste du réseau, 15 % du trafic voyageurs pour le rail au lieu de 7 % aujourd'hui, 20 % du fret au lieu de 12 %. La Vision détaille les moyens d'amener toujours plus de clients vers le train: une meilleure offre de transports, un accès facilité aux gares et aux trains, des gares vivantes et intégrées dans leur environnement, des abonnements flexibles, des informations complètes et actualisées, des voyages confortables, une sécurité accrue des passagers et

spoorwegen wordt er aan langetermijndenken gedaan. Investeren in het spoorwegnet vergt een programmering en middelen. Er moet op lange termijn gepland worden, zoals andere landen ons voorgedaan hebben. Het was hoog tijd dat België een visie op twintig jaar uitwerkte.

De opmaak van Spoorvisie 2040 stond ingeschreven in het regeerakkoord. Met dit plan bepalen we hoe we onze doelstellingen willen bereiken en hoe we geleidelijk aan maar toch zo snel mogelijk meer mensen en bedrijven voor het spoor willen doen kiezen. De ministerraad heeft mijn voorstel vrijdag goedgekeurd.

(Nederlands) In de prognose van het Federaal Planbureau over de evolutie van de vervoersvraag wordt 2019 als basisjaar genomen en wordt bij een ongewijzigd beleid vooruit gekeken tot 2040. Bij een ongewijzigd beleid zal het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per persoon in België licht toenemen tot 2030 om dan in 2040 te dalen met ongeveer 1 %. Wandelen en fietsen zouden toenemen met 35 % en het goederenvervoer per spoor met meer dan 28 %. Ook het gebruik van het spoor voor vrijetijdsdoeleinden zou stijgen tegen 2030, maar het spoorverkeer als zodanig zou wel dalen met ongeveer 3 % tegen 2040, vooral tussen 2030 en 2040, door een demografische daling van de schoolgaande bevolking en de studentenbevolking na 2030, maar vooral door telewerk. Dergelijke voorspellingen blijven moeilijk en complex, maar dit is toch een verontrustend signaal.

(Frans) Bij ongewijzigd beleid zullen we niet in staat zijn om een duurzamere, veiligere en milieuvriendelijkere mobiliteit aan te bieden. De zaken zijn echter aan het veranderen: wij willen van het spoor de ruggengraat van de nieuwe mobiliteit maken. De regering heeft dit voorstel van Spoorvisie 2040 dan ook goedgekeurd. Het werd samen met de FOD Mobiliteit uitgewerkt, in overleg met de vele sociale en economische gesprekspartners, de milieuorganisaties en de spoorwegondernemingen.

In 2040 zullen er vier treinen per uur rijden tussen de grote steden en minstens twee treinen per uur op de rest van het net. 15 % van het reizigersverkeer en 20 % van het goederenverkeer zullen per spoor gebeuren, tegen respectievelijk 7 % en 12 % vandaag. In Spoorvisie 2040 wordt er nauwkeurig beschreven welke wegen er bewandeld moeten worden om steeds meer klanten op de trein te krijgen: een beter vervoersaanbod, een gemakkelijker toegang tot stations en treinen, stations die bruisen van het leven en geïntegreerd

du personnel.

zijn in de omgeving, flexibele abonnementen, volledige en up-to-date informatie, comfortabele ritten, meer veiligheid voor de passagiers en het personeel.

(En néerlandais) Un train de marchandises en plus sur le rail représente 50 camions en moins sur la route. Les autorités devront agir au niveau des coûts pour garantir la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises. L'année dernière, nous avons réformé le système d'aide aux acteurs du transport ferroviaire de marchandises; à présent, j'élabore un plan visant à doubler le volume du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030. Je collabore avec mes collègues régionaux afin d'accroître le transfert modal de la route vers le rail.

(Nederlands) Eén goederentrein meer op het spoor is gelijk aan 50 vrachtwagens minder op de weg. De overheid zal moeten ingrijpen in de kosten om het concurrentievermogen te garanderen van het goederenvervoer per spoor. Vorig jaar hebben we het steunsysteem voor de spelers in het goederenvervoer per spoor hervormd, nu werk ik aan een plan om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030. Ik werk samen met mijn regionale collega's om de *modal shift* van de weg naar het spoor te vergroten.

(En français) La Vision Rail 2040 est le premier pas d'un ensemble d'initiatives en cours qui nous permettront de faire mentir les prévisions du Bureau du Plan, de réduire les émissions de CO₂, les embouteillages et la dépendance aux énergies fossiles.

(Frans) Met Spoorvisie 2040 leggen we de eerste steen voor een hele reeks initiatieven die reeds in de steigers staan en die ons in staat zullen stellen de vooruitzichten van het Planbureau te logenstraffen, de CO₂-uitstoot te doen dalen, de files te verminderen en de afhankelijkheid van fossiele energie af te bouwen.

(En néerlandais) Faire du transport ferroviaire la colonne vertébrale de la mobilité belge est aussi une question de budget. Nous souhaitons accroître le nombre de voyageurs et de marchandises sur le rail pour augmenter les recettes propres. C'est pourquoi nous devons réaliser des investissements intelligents, car investir 1 euro dans le rail génère une économie de 3 euros. Nous devons donc d'abord élaborer une direction générale cohérente. La Vision Rail 2040 l'a définie. La première phase comprend le contrat de performances et le contrat de service public, qui font actuellement l'objet de négociations avec les sociétés, afin de définir un cadre jusqu'en 2033. Je chargerai également le SPF Mobilité de réaliser une étude de faisabilité technique et financière, afin que nous puissions déterminer où, quand et comment cette nouvelle offre sera déployée sur le réseau belge. Ces contrats iront de pair avec une trajectoire budgétaire.

(Nederlands) Van het spoor de ruggengraat van de Belgische mobiliteit maken, is ook een kwestie van budget. We willen meer reizigers en goederen op het spoor voor meer eigen inkomsten en daarom moeten we slim investeren, want 1 euro investeren in het spoor brengt onze economie 3 euro op. Daartoe moeten we eerst coherent een marsrichting bepalen. Met de Spoorvisie 2040 is die koers uitgestippeld. De eerste fase daarvan omvat het performantiecontract en het openbaredienstcontract, waarover nu wordt onderhandeld met de ondernemingen om zo een kader vast te leggen tot 2033. Ik zal de FOD Mobiliteit ook belasten met een technische en financiële haalbaarheidsstudie, opdat we kunnen bepalen waar, wanneer en hoe dit nieuwe aanbod op het Belgische netwerk wordt ontplooid. Die contracten zullen gepaard gaan met een begrotingstraject.

(En français) En plus d'une vision ambitieuse, il faut des moyens, comme le relève justement l'Inspection des finances qui a remis un avis favorable sur ce document de vision.

(Frans) Boven op een ambitieuze visie is er nood aan middelen, zoals terecht opgemerkt wordt door de Inspectie van Financiën, die met betrekking tot die visietekst een gunstig advies verstrekt heeft.

Depuis 2020, nous avons dégagé plus d'1,7 milliard d'euros supplémentaires pour le rail pour financer des initiatives utiles et compenser des coûts extraordinaires subis par la SNCB et Infrabel. Notre pays est confronté à des défis énormes tels que le dérèglement climatique, la lutte contre la congestion

Sinds 2020 hebben we voor het spoor meer dan 1,7 miljard euro aan bijkomende middelen uitgetrokken om nuttige initiatieven te financieren en bepaalde buitengewone kosten van de NMBS en Infrabel te compenseren. Ons land moet het hoofd bieden aan enorme uitdagingen, zoals de

du trafic et la recherche d'indépendance énergétique. Le train répond à ces défis, à condition de faire des choix clairs tant sur les plans réglementaire que budgétaire et économique.

Tel est l'objectif de la Vision Rail 2040, qui fixe un cap ambitieux permettant d'assurer la cohérence de la politique ferroviaire des 20 prochaines années. Ce document figure sur le site du SPF Mobilité.

03.09 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre souhaite attirer deux fois plus de personnes vers le rail mais il n'a ni les moyens financiers, ni le personnel nécessaire pour ce faire. Par ailleurs, les usagers des chemins de fer eux-mêmes ne sont pas demandeurs. L'augmentation du télétravail constitue le plus grand défi mais le ministre n'entreprend aucune action dans ce domaine. La demande de transport diminue, tandis que l'offre déficitaire augmente à des endroits où cela n'a pas de sens. Tout cela ne peut que mal se terminer. Ce serait faire preuve de saine gestion que de reconnaître que le monde a changé avec la crise du coronavirus et qu'une adaptation de la stratégie s'impose.

03.10 Josy Arens (Les Engagés): Il faut effectivement des moyens.

Néanmoins, durant la crise covid, on entrait facilement dans Bruxelles à cause du télétravail. Paraphrasant Sully, je dirai que rail et télétravail sont les deux mamelles de la mobilité. Sans eux, nous n'y arriverons pas.

Étant devenu un adepte du télétravail, je demande au président de convaincre la Conférence des présidents d'adopter le télétravail au moins pour les députés qui consacrent cinq heures de déplacement par jour pour venir à la Chambre.

03.11 Frank Troosters (VB): La grande majorité – 82 % selon le rapport – est peu friande des recettes du ministre et souhaite autre chose. Si une vision à long terme est évidemment nécessaire, il faut également développer une vision à court terme. Personne n'opte aujourd'hui pour le train, car le ministre affirme que tout se déroulera de façon harmonieuse et sans accrocs d'ici 10 à 30 ans. Selon moi, le rapport du Bureau fédéral du Plan n'est pas un signal inquiétant, mais un indicateur de la politique à mener. Le ministre devrait se concentrer davantage sur les personnes qui optent pour la voiture et sur tous les problèmes qui y sont

klimaatontregeling, de strijd tegen het dichtslibben van het wegennet en het streven naar energieonafhankelijkheid. De trein vormt een antwoord op die uitdagingen, op voorwaarde dat er zowel op het réglementaire als op het budgettaire en het economische vlak duidelijke keuzes gemaakt worden.

Die doelstelling wordt nagestreefd met Spoorvisie 2040, waarin er een ambitieuze koers vastgelegd wordt om voor de komende 20 jaar een coherent spoorbeleid te voeren. Dat document staat op de website van de FOD Mobiliteit.

03.09 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil dubbel zoveel mensen in de trein krijgen, maar daar heeft hij noch het geld, noch het personeel voor. Bovendien is de treinreiziger zelf daartoe geen vragende partij. Het toegenomen thuiswerk is de grootste uitdaging, maar daar koppelt de minister geen actie aan. De vervoersvraag daalt, terwijl het verlieslatende aanbod wordt opgedreven op locaties waar dat niet zinvol is. Dat kan alleen maar slecht aflopen. Het zou getuigen van goed bestuur om te erkennen dat de wereld er na corona anders uitziet en dat bijsturing van het beleid aangewezen is.

03.10 Josy Arens (Les Engagés): Er zijn inderdaad middelen nodig.

Tijdens de coronacrisis reed je echter vlot Brussel binnen door de vele telewerkers. Vrij naar de hertog van Sully zou ik zeggen dat telewerken en reizen met de trein de moedermelk zijn van de mobiliteit. Zonder die twee zaken zullen we er niet geraken.

Als nieuwe telewerkadept wil ik de voorzitter vragen om de Conferentie van voorzitters ervan te overtuigen het telewerk in te voeren, minstens voor Kamerleden die dagelijks vijf uur onderweg zijn om naar de Kamer te komen.

03.11 Frank Troosters (VB): De grote meerderheid – 82 % volgens het rapport – lust de recepten van de minister niet en wil iets anders. Een langetermijnvisie is uiteraard nodig, maar er moet ook een kortetermijnvisie zijn. Niemand kiest vandaag voor de trein omdat de minister zegt dat alles binnen 10 tot 30 jaar vlot en goed zal verlopen. Volgens mij is het rapport van het Federaal Planbureau geen verontrustend signaal, maar een richtingaanwijzer voor het beleid. De minister zou meer moeten focussen op de mensen die kiezen voor de auto en op alle aanverwante problemen, zoals meer files en een lagere snelheid. Tot mijn

liés, tels que l'augmentation des embouteillages et la diminution de la vitesse. À ma grande surprise, j'apprends qu'une étude de faisabilité financière et technique doit encore être commandée, ce qui est décevant. J'ai dès lors déposé une motion de recommandation.

03.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le rapport du Bureau du Plan fournit des indications importantes, mais l'avenir n'est pas gravé dans le marbre. Il s'agit de chiffres à politique inchangée. Or, la politique doit être modifiée. Comme d'autres organisations concernées, le groupe Ecolo-Groen a toujours été convaincu qu'il fallait une vision à long terme pour les chemins de fer belges. C'est à présent chose faite. Nous allons investir dans le rail. Un euro d'investissement rapportera trois euros à l'économie. Les négociations que le ministre mène actuellement avec la SNCB et Infrabel portent sur la manière de concrétiser cette vision. Je ne partage pas l'avis des partisans d'une adaptation de notre politique aux chiffres actuels. Une offre plus étoffée et plus fluide entraîne une augmentation de la demande, et cela vaut également pour le train. C'est ce à quoi nous aspirons. Nous ne voulons pas que l'offre de trains stagne pour de pures raisons d'efficience.

03.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Plusieurs conseils consultatifs, les partenaires sociaux et les chemins de fer partagent le volontarisme de la Vision 2040. Sans cela, selon le Bureau du Plan, il n'y aura pas de *shift* modal.

Malgré le télétravail, les problèmes sont là; il y a 25 % de voitures en plus depuis 2000; il y a 25 % de CO₂ en plus, on connaît pollution et congestion. On a besoin du rail; il doit garder ses passagers actuels et en attirer de nouveaux en améliorant la ponctualité et la qualité de l'offre et en travaillant sur le tourisme et l'offre intermodale. Des tarifs attrayants s'imposent aussi.

Nous devons nous accorder pour que la SNCB ne soit plus la variable d'ajustement budgétaire et que ses moyens soient mieux orientés. Nous payons le prix de mauvais choix d'investissement. La Vision 2040 est une étape préalable aux contrats de gestion et au Plan pluriannuel d'investissement. Il ne peut y avoir de moyens sans elle.

03.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous soutenons les plans ambitieux du ministre, mais sans argent et sans personnel, ils ne seront qu'un coup d'épée dans l'eau. Voilà notre principale critique. Comment va-t-il financer ses plans?

verbazing verneem ik dat de opdracht voor een financiële en technische haalbaarheidsstudie nog moet worden gegeven. Dat is ontgoochelend. Ik heb dan ook een motie van aanbeveling ingediend.

03.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het rapport van het Planbureau geeft een aantal belangrijke inzichten, maar de toekomst is niet in steen gehouwen. Dit zijn cijfers bij ongewijzigd beleid. Het beleid moet worden aangepast. De Ecolo-Groen-fractie is er steeds van overtuigd geweest, samen met andere betrokken organisaties, dat een langetermijnvisie voor het Belgische spoor nodig is. Die is er nu. Wij gaan investeren in de trein. Eén euro investering levert 3 euro op voor de economie. De onderhandelingen die de minister nu voert met de NMBS en Infrabel, gaan over hoe men die visie moet realiseren. Ik ben het niet eens met diegenen die zeggen dat wij ons beleid moeten afstemmen op de huidige cijfers. Meer en vlotter aanbod zorgt voor meer vraag en dat geldt ook voor de trein. Dat is onze betrachting. Wij willen geen stilstand in het treinaanbod met een pure efficiëntieredenering.

03.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Verschillende adviesraden, de sociale partners en de spoorwegen delen het voluntarisme van Visie 2040. Zonder dat zal er volgens het Planbureau geen modal shift plaatsvinden.

Ondanks het telewerk zijn er onmiskenbaar problemen. Er zijn 25 % meer auto's dan in 2000. Er is 25 % meer CO₂. We hebben vervuiling en opstoppingen. We hebben het spoor nodig. Het moet zijn huidige reizigers zien te behouden en er nieuwe aantrekken door de stiptheid en de kwaliteit van het aanbod te verbeteren en van het toerisme en het intermodaal aanbod werk te maken. Er zijn ook aantrekkelijke tarieven nodig.

We moeten daarover eensgezindheid bereiken omdat de NMBS niet langer een sluitpost mag zijn en haar middelen gerichter moeten worden ingezet. We betalen de prijs voor slechte investeringskeuzes. Visie 2040 is een opstap naar de beheerscontracten en het meerjareninvesteringsplan. Zonder visie geen middelen.

03.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij steunen de ambitieuze plannen van de minister, maar zonder centen en personeel worden die een maat voor niets. Dat is toch onze grootste kritiek. Hoe zal hij dit financieren?

03.15 Sophie Rohonyi (DéFI): Votre intention de développer une offre ferroviaire attrayante restera lettre morte si les budgets ne sont pas prévus. Dans son avis, l'Inspection des finances souligne l'absence de budgétisation. En décembre 2021, le Conseil Central de l'Économie et le Conseil Central du Travail indiquaient également que le financement de la Vision Rail devait être compatible avec ses objectifs. L'arrêté royal du 9 mars 2022 souligne la nécessité d'éviter une dégradation de la situation financière de la SNCB et d'Infrabel. À défaut de budgétisation, la politique ferroviaire ne fera pas suffisamment augmenter le nombre de passagers.

Des mesures visant à rendre notre mobilité plus multimodale ne coûtent rien. Le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence climatique et la nécessité de changer notre consommation d'énergie fossile d'ici trois ans.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- eu égard aux plans de mobilité du gouvernement visant à inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à utiliser le train;
- eu égard à l'objectif du ministre de la Mobilité d'augmenter sensiblement l'offre ferroviaire à deux trains par heure dans chaque gare;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle nos concitoyens seront moins nombreux à opter pour l'utilisation du train à l'avenir;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle la voiture restera le moyen de transport dominant à l'avenir;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle la vitesse moyenne sur les routes baissera et le nombre d'embouteillages augmentera à l'avenir;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle le nombre de camions circulant sur les routes augmentera d'un cinquième à l'avenir;

demande au gouvernement

03.15 Sophie Rohonyi (DéFI): Uw voornemen om een aantrekkelijk treinaanbod te ontwikkelen zal een dode letter blijven zonder de nodige budgettaire middelen. In haar advies wijst de Inspectie van Financiën op het gebrek aan budgettering. In december 2021 hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad ook aangegeven dat de financiering van Spoorvisie 2040 in overeenstemming moet zijn met de doelstellingen ervan. In het koninklijk besluit van 9 maart 2022 wordt er benadrukt dat een verslechtering van de financiële situatie van de NMBS en Infrabel voorkomen moet worden. Zonder budgettering zal het spoorwegaanbod het aantal reizigers onvoldoende doen toenemen.

Maatregelen om onze mobiliteit multimodaler te maken kosten niets. In het jongste IPCC-verslag wordt met klem gewezen op de klimaaturgentie en op de noodzaak om ons verbruik van fossiele brandstoffen binnen de drie jaar om te buigen.

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;
- overwegende de doelstelling van de minister van Mobiliteit om het treinaanbod gevoelig uit te breiden tot twee treinen per uur in elk station;
- overwegende de vaststelling van het Federaal Planbureau dat minder mensen in de toekomst voor het nemen van de trein zullen kiezen;
- overwegende de vaststelling van het Federaal Planbureau dat de auto in de toekomst het dominante vervoermiddel zal blijven;
- overwegende de vaststelling van het Federaal Planbureau dat de gemiddelde snelheid op de weg in de toekomst zal dalen en dat er een toename van het aantal files zal zijn;
- overwegende de vaststelling van het Federaal Planbureau dat er in de toekomst een vijfde meer vrachtwagens op de weg zullen rijden;

vraagt de regering

de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin d'aligner la politique fédérale en matière de mobilité sur les prévisions telles qu'établies par le Bureau fédéral du Plan et annonçant une diminution du nombre de voyageurs ferroviaires, le maintien du rôle dominant de la voiture, une augmentation du nombre de camions sur les routes, une baisse de la vitesse moyenne et une augmentation du nombre d'embouteillages."

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

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

04 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parc automobile de la SNCB" (55000278I)

04.01 Frank Troosters (VB): Sur les 607 voitures de la SNCB, aucune n'est à émission nulle de CO₂.

Quelles mesures le ministre prendra-t-il à court terme afin que la SNCB prenne mieux à cœur son rôle d'exemple en matière de transport écologique?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La transition vers une mobilité durable constitue le fil rouge de ma politique. Les entreprises publiques sont tenues de remplir un rôle d'exemple à cet égard.

Dans l'accord sur l'énergie du 18 mars 2022, des projets concrets de production d'énergie verte pour la SNCB et Infrabel jouent un rôle important. Ils bénéficieront d'une aide financière à cette fin.

Le Plan fédéral de développement durable prévoit un verdissement plus rapide du parc automobile de l'État, mais aussi de promouvoir l'utilisation du vélo par les fonctionnaires fédéraux.

La plupart des 607 voitures et camions que possède la SNCB sont utilisés pour soutenir les services ferroviaires. La SNCB veut réduire le nombre de voitures de service de 15 % dans les dix prochaines années. Le parc automobile a été partiellement renouvelé ces dernières années, ce qui a permis de réduire les émissions. L'acquisition de véhicules électriques permettra d'accroître encore l'écologisation du parc automobile. De nombreux véhicules hybrides commandés en 2021 n'ont pas encore été livrés. La SNCB étudie les meilleures pratiques pour les bornes de recharge.

L'année dernière, 3 324 collaborateurs de la SNCB

onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat het federaal mobiliteitsbeleid zal worden afgestemd op de voorspellingen zoals vastgesteld door het Federaal Planbureau waarbij uitgegaan wordt van minder treinreizigers, de blijvende dominante rol van de auto, een toename van het aantal vrachtwagens op de weg, een daling van de gemiddelde snelheid en een toename van het aantal files."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

04 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wagenpark van de NMBS" (55000278I)

04.01 Frank Troosters (VB): Van de 607 wagens van de NMBS is er geen enkele CO₂-emissievrij.

Welke maatregelen zal de minister op korte termijn nemen opdat de NMBS haar voorbeeldrol inzake ecologisch vervoer beter ter harte neemt?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De transitie naar een duurzame mobiliteit is de rode draad doorheen mijn beleid. De overheidsbedrijven hebben op dat vlak een voorbeeldrol te vervullen.

In het energieakkoord van 18 maart 2022 spelen concrete groene energieprojecten voor de NMBS en Infrabel een belangrijke rol. Zij zullen daarvoor financieel gesteund worden.

Het Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling voorziet in een versnelde vergroening van het wagenpark van de overheid, maar ook in de bevordering van het fietsgebruik door federale ambtenaren.

De meeste van de 607 personen- en vrachtwagens van de NMBS worden ingezet ter ondersteuning van de treindiensten. De NMBS wil het aantal dienstwagens de komende tien jaar met 15 % doen dalen. Het wagenpark werd de jongste jaren deels vernieuwd, waardoor de uitstoot daalde. Door elektrische voertuigen aan te kopen, zal het wagenpark verder worden vergroend. Veel van de in 2021 bestelde hybride voertuigen werden nog niet geleverd. De NMBS bestudeert de best practices voor de laadinfrastructuur.

Vorig jaar namen 3.324 NMBS-medewerkers de

ont pris le vélo pour se rendre au travail et ont reçu une indemnité vélo. À mon initiative, le gouvernement a récemment débloqué 240 millions d'euros sur trois ans pour promouvoir les déplacements à vélo entre le domicile et le lieu de travail. La durabilité sera un pilier important des contrats de service public, qui sont actuellement en cours de négociation avec la SNCB et Infrabel.

04.03 Frank Troosters (VB): Je n'ai entendu aucune solution à court terme pour résoudre le problème posé par la flotte de voitures polluantes de la SNCB. Le gouvernement incite la population à acheter des voitures à émissions zéro qui coûtent cher, ce qui donne l'impression aux citoyens que le gouvernement leur adresse un doigt d'honneur. Je dépose une motion de recommandation.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- eu égard aux plans de mobilité du gouvernement visant à inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à utiliser le train;

- eu égard à l'objectif du gouvernement fédéral de réduire de 55 % les émissions de CO₂ à l'horizon 2030;

- eu égard au fait que les voitures de société à émission nulle seront la norme en 2026;

- eu égard au fait que la SNCB a, en tant qu'entreprise publique, une fonction d'exemple en matière de moyens de transport écologiques;

demande au gouvernement

de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin que la SNCB assume davantage son rôle d'exemple en matière de transport écologique et que son parc automobile soit adapté dans ce sens."

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

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

05 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pour la gare de Leuze-en-Hainaut" (55024860C)

fiets om naar het werk te komen en kregen een fietsvergoeding. Op mijn initiatief maakte de regering onlangs 240 miljoen euro over drie jaar vrij om het woon-werkverkeer per fiets te bevorderen. Duurzaamheid wordt een belangrijke pijler van de openbaredienstcontracten, waarover de onderhandelingen met de NMBS en Infrabel aan de gang zijn.

04.03 Frank Troosters (VB): Ik hoorde voor het vervuilde wagenpark van de NMBS geen enkele oplossing op korte termijn. De overheid duwt de bevolking richting dure emissievrije wagens. Die heeft dan ook het gevoel dat de overheid de middenvinger naar haar opsteekt. Ik dien een motie van aanbeveling in.

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;

- overwegende de doelstelling van de federale regering om een CO₂-reductie van 55 % te realiseren tegen 2030;

- overwegende het feit dat emissievrije bedrijfswagens in 2026 de norm worden;

- overwegende het feit dat de NMBS als overheidsbedrijf een voorbeeldfunctie heeft inzake ecologische vervoerswijzen;

vraagt de regering

onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS haar voorbeeldrol inzake ecologisch vervoer beter ter harte zal nemen en er in die zin een aanpassing van het wagenpark zal doorgevoerd worden."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

05 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het station Leuze-en-Hainaut" (55024860C)

05.01 Patrick Prévot (PS): À Leuze-en-Hainaut, on s'inquiète de la fermeture de guichets de gare, dirigeant les navetteurs vers les bornes automatiques ou l'achat de billets en ligne – ce qui ne fait pas l'affaire de tous. Transformé en gare fantôme et en l'absence de personnel, le bâtiment est sujet à des actes de vandalisme et de délinquance.

La gare de Leuze restera-t-elle ouverte au moins jusqu'en 2024? Que prévoit-on pour assurer la continuité du service public et la sécurité des navetteurs et pour préserver les gares comme lieux de vie?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Suite à la décision de fermer des guichets, j'ai obtenu que la SNCB prenne contact avec les communes concernées pour trouver des solutions de reconversion des guichets et donner une nouvelle vie à ces gares. Des appels à projet adaptés au contexte local ont été lancés. On a présenté des projets d'intérêt général à caractère social comme à Jette, des services à la population comme à Gouvy ou des initiatives commerciales.

La SNCB maintient les gares ouvertes et accessibles dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort: la salle d'attente est ouverte et chauffée, l'entretien des lieux est assuré.

Un accord de convention a été trouvé avec le collège communal de Leuze. Il s'agirait d'initiatives autour du tourisme, du vélo et des circuits courts.

05.03 Patrick Prévot (PS): Merci pour ce scoop!

Dans les gares moins fréquentées, de telles initiatives permettent d'éviter le sentiment d'insécurité et les actes de vandalisme et offrent un peu d'animation aux voyageurs.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal situé à Gentbrugge" (55025860C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de la SNCB pour l'incendie sur le site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55026692C)

05.01 Patrick Prévot (PS): In Leuze-en-Hainaut, maakt men zich zorgen over de sluiting van de stationsloketten, waardoor de reizigers verwezen worden naar de automaten of de online ticketverkoop – wat niet voor iedereen een oplossing is. Het stationsgebouw, dat in een spookstation zonder personeel veranderd is, valt ten prooi aan vandalisme en criminaliteit.

Zal het station Leuze op zijn minst tot in 2024 open blijven? Welke maatregelen zullen er genomen worden om de continuïteit van de openbare dienstverlening en de veiligheid van de reizigers te verzekeren en om ervoor te zorgen dat stations levendige ontmoetingsplekken blijven?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Nadat men beslist had om loketten te sluiten, heb ik kunnen bewerkstelligen dat de NMBS contact zou opnemen met de betrokken gemeenten om oplossingen te vinden voor de reconversie van de loketten en om die stations nieuw leven in te blazen. Er werden projectoproepen gelanceerd, die aangepast werden aan de lokale context. Er werden sociale projecten van algemeen belang ingediend, zoals in Jette, alsook diensten aan de bevolking, bijvoorbeeld te Gouvy, en commerciële initiatieven.

De NMBS houdt de stations open en toegankelijk in de best mogelijke omstandigheden op het stuk van veiligheid en comfort: de wachtzaal is open en wordt verwarmd en de lokalen worden onderhouden.

Er werd een conventie gesloten met het gemeentecollege van Leuze. Het zou gaan over initiatieven op het stuk van toerisme, fietsen en korte ketens.

05.03 Patrick Prévot (PS): Ik dank u voor deze primeur!

In de minder drukke stations kunnen zulke initiatieven helpen om een gevoel van onveiligheid en vandalisme te voorkomen en ze bieden wat afleiding voor de reizigers.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55025860C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de NMBS voor de brand op de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55026692C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Tout comme le 13 mars, un incendie s'est déclaré sur le site hier. Ces incendies sont le résultat d'années d'incurie de la SNCB par rapport à ce site. On peut également parler d'une sécurisation défailante. Le 13 mars, le feu s'est déclaré dans l'espace qui devait servir à des activités de proximité. Hier, c'est le lieu où la plateforme culturelle devait voir le jour qui a été incendié. Des moyens supplémentaires sont nécessaires pour assurer l'occupation temporaire du site.

La SNCB consacrera-t-elle à la réhabilitation du site une partie des plantureux bénéfices engrangés grâce à la vente afin de permettre une occupation temporaire réussie de ce dernier et l'organisation d'activités de proximité? Quand l'acte de vente a-t-il été signé? Quel est le montant total des dégâts provoqués par ces incendies? Et pour quel montant le site a-t-il été vendu?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Ce n'est pas à la SNCB, mais à l'acheteur de communiquer sur le prix convenu. L'acte authentique a été passé le 28 mars 2022. La SNCB a lancé un appel à projets l'an dernier pour conclure un contrat de concession pour une occupation temporaire du site. Ce contrat a été conclu fin 2021 avec une tierce partie qui est, depuis lors, responsable de la maintenance et de la gestion du site, de même que de sa sécurisation.

Une enquête pénale est en cours pour déterminer les circonstances précises de l'incendie du 13 mars 2022.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB est une entreprise publique. En tant que parlementaire, je souhaite consulter les données financières.

06.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le site est désormais aux mains d'un propriétaire privé.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55025864C de M. Pillen est reportée.

07 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La livraison des rames M7 et le déploiement du système de sécurité ETCS sur le matériel roulant" (55025872C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Net als op 13 maart is er gisteren brand uitgebroken op de site. De branden zijn het gevolg van een jarenlange verwaarlozing van de site door de NMBS. Er is ook sprake van slechte beveiliging. Op 13 maart brandde de ruimte af die moest dienen voor buurtactiviteiten. Gisteren brandde het op de plek waar het cultuurplatform vorm zou krijgen. Er zijn extra middelen nodig voor de tijdelijke invulling van de site.

Zal de NMBS een deel van haar riante winst uit de verkoop afstaan om de site gebruiksklaar te maken voor een geslaagde tijdelijke invulling en buurtactiviteiten? Wanneer werd de verkoopakte getekend? Wat is de totale schade van de branden? Voor welk bedrag werd de site verkocht?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het is niet aan de NMBS, maar aan de koper om te communiceren over de overeengekomen prijs. De authentieke akte werd verleden op 28 maart 2022. De NMBS heeft vorig jaar een projectoproep gelanceerd voor het afsluiten van een concessiecontract voor een tijdelijke invulling van de site. Dat contract werd eind 2021 afgesloten met een derde partij die sindsdien verantwoordelijk is voor het onderhoud en beheer van de site, evenals voor de afsluiting ervan.

Er loopt een strafrechtelijk onderzoek over de precieze omstandigheden van de brand van 13 maart 2022.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De NMBS is wel een overheidsbedrijf. Als parlementslid wil ik inzage in de financiën.

06.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De site is nu van een privé-eigenaar.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55025864C van de heer Pillen wordt uitgesteld.

07 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De levering van de M7-treinen en de uitrol van het ETCS-veiligheidssysteem op het rollend materieel" (55025872C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM

Mobilitéé) sur "Le retard de livraison du matériel roulant à la SNCB" (55025996C)

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55027143C)**

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La livraison des rames M7 est retardée. Ce retard influe négativement sur les objectifs relatifs à l'équipement de sécurité des voies et du matériel roulant.

Dans quelle mesure ce retard a-t-il un impact sur l'introduction du système de sécurité ETCS? Où en est la livraison des rames M7? Une compensation a-t-elle été prévue pour les livraisons tardives? Est-il envisagé de garder plus longtemps en service le matériel roulant obsolète, et sera-t-il nécessaire de l'équiper du système ETCS?

07.02 Frank Troosters (VB): *Quel est l'état d'avancement du déploiement des nouvelles rames M7? Les délais de livraison convenus seront-ils respectés?*

07.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Un arriéré d'environ 50 à 60 voitures M7 est attendu d'ici la fin 2022. Le contrat prévoit des amendes en cas de livraison tardive.

(En français) Le constructeur des voitures M7 a reçu des amendes.

Entre 2019 et 2025, ce matériel roulant obsolète sera retiré: 206 voitures MR2L (en service depuis 1966) équivalant à 18 300 sièges; 554 voitures M4 (en service depuis 1979) équivalant à 51 522 sièges; 40 voitures I6 (en service depuis 1977) équivalant à 610 places; 91 voitures I10 (en service depuis 1987) équivalant à 4 980 places; 59 locomotives HLE27 (en service depuis 1981); 32 locomotives HLE21 (en service depuis 1984).

Le constructeur a pris un peu de retard, mais les voitures arrivent. La SNCB suit le dossier de près. Les voitures M7 sont confortables. La deuxième partie de la commande a été corrigée pour agrandir leur accessibilité.

(En néerlandais) Pour le confort des voyageurs ainsi que la ponctualité, il est important de remplacer le matériel obsolète comme convenu contractuellement.

Mobiliteit) over "De laattijdige levering van rollend materieel aan de NMBS" (55025996C)

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoorweg" (55027143C)**

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De levering van de M7-treinen loopt vertraging op. Dat heeft gevolgen voor de doelstellingen in verband met de veiligheidsuitrusting van de sporen en van het rollend materieel.

In hoeverre doorkruist dit de invoering van het ETCS? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de levering van de M7-treinstellen? Werden er compensaties vastgelegd voor laattijdige leveringen? Wordt overwogen om het verouderde materiaal langer in dienst te houden en moeten die dan alsnog met het ETCS worden uitgerust?

07.02 Frank Troosters (VB): *Wat is de stand van zaken van de uitrol van de nieuwe M7-treinstellen? Zullen de afgesproken leveringstermijnen worden gerespecteerd?*

07.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Tegen eind 2022 wordt een achterstand verwacht van ongeveer 50 tot 60 M7-rijtuigen. Er zijn boetes voor laattijdige leveringen vastgelegd in het contract.

(Frans) De constructeur van de M7-rijtuigen heeft boetes gekregen.

Tussen 2019 en 2025 zal het volgende verouderd rollend materieel uit dienst genomen worden: 206 MR2L-rijtuigen (in dienst sinds 1966), wat overeenkomt met 18.300 zitplaatsen; 554 M4-rijtuigen (in dienst sinds 1979), wat neerkomt op 51.522 zitplaatsen; 40 I6-rijtuigen (in dienst sinds 1977), wat neerkomt op 610 zitplaatsen; 91 I10-rijtuigen (in dienst sinds 1987), wat neerkomt op 4.980 zitplaatsen; 59 HLE27-locomotieven (in dienst sinds 1981); 32 HLE21-locomotieven (in dienst sinds 1984).

De constructeur ligt een beetje achter op schema maar de rijtuigen komen eraan. De NMBS volgt het dossier op de voet. De M7-rijtuigen zijn comfortabel. De tweede reeks van de bestelde rijtuigen onderging aanpassingen om de toegankelijkheid ervan te vergroten.

(Nederlands) Voor het comfort van de reizigers en de stiptheid is het belangrijk om verouderd materiaal te vervangen zoals contractueel werd afgesproken.

(En français) La SNCB fait tout pour encourager Alstom à rattraper le retard de livraison et insiste sur la livraison en temps voulu des composants ETCS pour l'équipement des postes de contrôle. Elle maintient son objectif de retirer le matériel roulant non-ETCS pour fin 2023. Le changement est sur les rails.

07.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous sommes sur la bonne voie, avec un peu de retard. Nous ne sommes pas pessimistes quant aux chemins de fer, mais les services convenus doivent être fournis et les recommandations de la commission Buizingen doivent être mises en œuvre.

07.05 Frank Troosters (VB): Les rames M7 doivent arriver, mais le ministre n'est évidemment pas responsable de ce retard.

L'incident est clos.

08 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transfert par le département innovation de la SNCB de savoir-faire flamand" (55025881C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Une PME flamande s'est plainte récemment d'avoir proposé, au "département innovation" de la SNCB, une technique brevetée, permettant de repérer en temps réel l'emplacement exact des wagons dans un train composé et de lui avoir fait la démonstration de sa viabilité par le biais d'une preuve de concept payante. Ces connaissances auraient ensuite été transmises sous une forme déguisée à une grande entreprise étrangère avec laquelle la SNCB entretient de bonnes relations commerciales depuis des années.*

Le ministre est-il disposé à ouvrir une enquête concernant cette affaire? Que peut-il dire à ce sujet?

08.02 Georges Gilkinet, ministre *(en néerlandais)*: Les efforts des entreprises belges doivent être reconnus et il faut leur donner l'occasion de valider leur technologie. En tant qu'entreprise publique autonome, la SNCB peut agir de manière indépendante dans ces domaines, ce qui signifie qu'elle doit également répondre des infractions qu'elle commet éventuellement. La SNCB a récemment reçu une lettre à ce sujet de la part d'une partie intéressée et est en train de l'étudier. Compte tenu de la confidentialité, je ne peux pas entrer dans les détails, mais je suivrai de près la suite des événements.

L'incident est clos.

(Frans) De NMBS doet haar uiterste best om Alstom ertoe aan te zetten de achterstand in te halen en dringt aan op de tijdige levering van de ETCS-componenten voor de uitrusting van de controleposten. Ze handhaaft haar doelstelling om niet-ETCS rollend materieel tegen eind 2023 uit dienst te nemen. De omslag komt eraan.

07.04 Jef Van den Bergh (CD&V): We zitten op de goede weg, met een beetje vertraging. We zijn niet pessimistisch over het spoor, maar de afgesproken dienstverlening moet wel worden nagekomen en de aanbevelingen van de commissie-Buizingen moeten worden gerealiseerd.

07.05 Frank Troosters (VB): De M7-treinstellen moeten er komen, maar de minister is uiteraard niet verantwoordelijk voor deze vertraging.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het doorsluizen van een Vlaamse knowhow door het innovation department van de NMBS" (55025881C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Een Vlaamse kmo deed onlangs haar beklag dat zij aan het 'innovation department' van de NMBS via een betaalde Proof of Concept een gepatenteerde techniek had aangeboden en gedemonstreerd met het oog op een realtime monitoren van de exacte locatie van rijtuigen in een samengestelde trein. Die kennis zou naderhand in verkapt vorm mogelijk zijn doorgespeeld aan een buitenlandse grote onderneming waarmee de NMBS al jaren een goede commerciële relatie heeft.*

Is de minister bereid om de kwestie te laten onderzoeken? Wat kan hij hierover kwijt?

08.02 Minister Georges Gilkinet *(Nederlands)*: De inspanningen van Belgische bedrijven moeten worden gewaardeerd en zij moeten de kans krijgen om hun technologie te valideren. Als autonoom overheidsbedrijf kan de NMBS in dergelijke dossiers zelfstandig optreden, waardoor het zich ook dient te verantwoorden voor eventuele inbreuken. De NMBS heeft hierover onlangs een brief gekregen van een betrokken partij en bestudeert die nu. Gelet op de vertrouwelijkheid, kan ik hier verder niet op ingaan, maar ik zal het verdere verloop wel opvolgen.

Het incident is gesloten.

09 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des terminaux de paris dans les gares de la SNCB" (55025932C)

09.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): bpost a vendu 170 librairies au groupe de jeux de hasard Golden Palace. Quarante-trois d'entre elles sont situées dans des gares de la SNCB. À une question précédente, le ministre a répondu que les conditions de la SNCB relatives aux contrats de concession ne faisaient pas mention de l'installation éventuelle de terminaux de paris. Il en existe pourtant dans plusieurs gares.

Combien de terminaux de paris y a-t-il actuellement dans les librairies situées dans les gares de la SNCB? Où précisément et depuis quand? La SNCB a-t-elle donné son autorisation pour chaque terminal? Golden Palace a-t-il demandé de pouvoir installer des terminaux de paris supplémentaires dans des gares de la SNCB? Dans l'affirmative, combien et dans quelles gares? Qu'a répondu la SNCB? Le ministre n'estime-t-il pas également que les terminaux de paris n'ont pas leur place dans une gare ferroviaire? Prendra-t-il les mesures nécessaires pour lutter contre cette évolution?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Ubiway a conclu un contrat-cadre avec la SNCB concernant l'exploitation de librairies et de commerces de proximité sous les marques Relay et Hubiz. Le contrat existant court jusqu'en 2026 pour Relay et jusqu'en 2030 pour Hubiz. Le changement d'actionnaire ne change rien aux obligations contractuelles vis-à-vis de la SNCB. Les gares de la SNCB comptent 45 concessions. Des produits de loterie peuvent y être vendus.

En 2018, Ubiway a demandé à la SNCB l'autorisation d'installer une machine à sous dans dix concessions. Cette autorisation lui a été accordée dans un contrat commercial qui ne sera pas prolongé à l'expiration du contrat de bail signé. Une machine à sous requiert un permis spécifique dans chaque concession. Il s'agit donc, en l'espèce, de dix concessions. La Commission des jeux de hasard délivre ce permis, qui doit être affiché dans l'établissement. La SNCB n'est pas elle-même responsable du permis d'exploitation et ne perçoit aucune redevance sur la vente des produits de loterie et de hasard.

La SNCB n'a absolument pas l'intention de développer des concessions pour des jeux de hasard, ni d'augmenter le nombre de machines à sous. Depuis 2018, elle n'a plus autorisé l'installation de nouvelles machines. Je souhaite

09 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gokterminals in NMBS-stations" (55025932C)

09.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): bpost heeft 170 krantenwinkels verkocht aan het gokbedrijf Golden Palace. Daarvan zijn er 43 in NMBS-stations. Op een eerdere vraag antwoordde de minister dat in de voorwaarden van de NMBS over concessiecontracten niets staat over de mogelijke plaatsing van gokterminals. In diverse stations blijken er echter wel te staan.

Hoeveel gokterminals zijn er momenteel in de krantenwinkels in de NMBS-stations? Waar precies en sinds wanneer? Heeft de NMBS voor elke terminal een toelating gegeven? Heeft Golden Palace gevraagd om bijkomende gokterminals in NMBS-stations te mogen plaatsen? Zo ja, hoeveel en in welke stations? Wat was het antwoord van de NMBS? Vindt de minister ook niet dat gokterminals niet thuishoren in een treinstation? Zal hij daartegen de nodige maatregelen nemen?

09.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ubiway heeft een raamovereenkomst met de NMBS over de exploitatie van kranten- en buurtwinkels onder de merken Relay en Hubiz. De huidige overeenkomst loopt tot 2026 voor Relay en tot 2030 voor Hubiz. De verandering van aandeelhouder verandert niets aan de contractuele verplichtingen tegenover de NMBS. Er zijn 45 concessies in de stations van de NMBS. Daar mag men loterijproducten verkopen.

In 2018 kreeg de NMBS een vraag van Ubiway om een speelautomaat te plaatsen in tien concessies. Dat werd toegestaan in een commerciële overeenkomst die niet zal worden verlengd na afloop van het ondertekende huurcontract. Een speelautomaat vereist een specifieke vergunning in elke concessie, dus gaat het hier om tien concessies. De Kansspelcommissie levert deze vergunning af, die in de handelszaak moet worden opgehangen. De NMBS is zelf niet verantwoordelijk voor de exploitatievergunning en int geen royalty's op de verkoop van loterij- en kansproducten.

Het is absoluut niet de bedoeling van de NMBS om concessies te ontwikkelen voor kansspelen noch om het aantal automaten uit te breiden. Sinds 2018 werden geen nieuwe automaten meer toegestaan. Dat beleid wil ik samen met de NMBS aanhouden.

maintenir ce cap politique avec la SNCB. Il me paraît vraiment essentiel de protéger nos concitoyens contre la publicité pour les jeux de hasard et contre les conséquences graves d'une dépendance au jeu. Sur proposition du ministre de la Justice, le gouvernement a d'ailleurs approuvé récemment une nouvelle réglementation dans le cadre de la protection de la population contre les jeux de hasard. À partir du 1^{er} octobre, les bureaux où sont conclus des paris sportifs devront ainsi contrôler l'identité de leurs clients.

09.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il est fort que je doive attendre deux mois pour obtenir les informations que j'ai demandées le 9 mars. Apparemment, il est question de dix machines à jouer, pour lesquelles l'autorisation a été donnée il y a quatre ans déjà. C'est interpellant. Je trouve très positif que le ministre ne souhaite certainement pas augmenter le nombre de machines. La SNCB, et par extension les pouvoirs publics, ont effectivement une fonction d'exemple, et il serait cohérent de ne pas attendre la fin de ces accords-cadres pour tenter de supprimer ces machines.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55025933C)
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'érosion des droits des passagers aériens" (55025934C)

10.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): *Concernant le remboursement des vols annulés en raison de la pandémie de coronavirus, le ministre a déclaré que le problème n'était pas conséquent en Belgique, mais la Cour des Comptes européenne parle de 122 500 plaintes pour la Belgique, le Danemark, l'Estonie et la Pologne. Par ailleurs, il y a encore des cas dans lesquels la compagnie aérienne n'a toujours pas remboursé le consommateur.*

Combien de plaintes le ministre a-t-il reçues en 2020 et 2021? Dans combien de cas le consommateur n'a-t-il pas encore été remboursé? Le ministre n'est-il toujours pas partisan de procédures pénales? Les "national enforcement bodies" seront-ils renforcés? La Belgique soutiendra-t-elle des recommandations spécifiques de la Cour des comptes européenne?

Avant le début de la pandémie, l'UE avait pour projet de revoir le règlement relatif aux droits des passagers aériens. Les éléments positifs de la

Ik vind het essentieel dat mensen worden beschermd tegen gokreclame en de ernstige gevolgen van een gokverslaving. Op voorstel van de minister van Justitie heeft de regering onlangs overigens nieuwe regelgeving goedgekeurd in het raam van de bescherming van de bevolking tegen gokken. Zo zullen kantoren waar sportwedenschappen worden afgesloten vanaf 1 oktober de identiteit van hun klanten moeten controleren.

09.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het is wel sterk dat ik twee maanden moet wachten om de gegevens te krijgen die ik al op 9 maart vroeg. Er staan blijkbaar tien gokautomaten, waarvoor al vier jaar geleden toelating is gegeven. Dat vind ik opmerkelijk. Ik vind het heel positief dat de minister het aantal automaten zeker niet wil laten toenemen. De NMBS en bij uitbreiding de overheid hebben inderdaad een voorbeeldfunctie, het zou consequent zijn om het einde van die raamovereenkomsten niet meer af te wachten om de gokautomaten te trachten te verwijderen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55025933C)
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitholling van de rechten van vliegtuigpassagiers" (55025934C)

10.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): *Inzake de terugbetaling van geannuleerde vluchten ten gevolge van de coronacrisis zei de minister dat het probleem niet omvangrijk was in België, maar de Europese Rekenkamer spreekt over 122.500 klachten voor België, Denemarken, Estland en Polen. Ook zijn er tot op vandaag nog gevallen waarbij de luchtvaartmaatschappij de consument nog steeds niet heeft terugbetaald.*

Hoeveel klachten ontving de minister in 2020 en in 2021? In hoeveel gevallen werd de consument nog niet terugbetaald? Is de minister nog steeds geen voorstander van strafprocedures? Zullen de national enforcement bodies worden versterkt? Zal België specifieke aanbevelingen van de Europese Rekenkamer steunen?

Nog voor de start van de coronacrisis waren er plannen van de EU om de verordening over de rechten van vliegtuigpassagiers te herzien. Positief

proposition étaient la communication d'informations plus précises et complètes, et une plus grande transparence quant au prix et à la quantité de bagages autorisée. En revanche, le consommateur aurait moins vite droit à une compensation, car le seuil de la durée du retard serait augmenté.

Où en est la révision du règlement? Quel est le point de vue de la Belgique?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): En 2020, le service des droits des passagers de la Direction générale Transport aérien (DGTA) a reçu 3.605 plaintes ou demandes d'information. En 2021, leur nombre était de 1 679. Des plaintes relatives à des vols de 2020 et de 2021 sont encore en voie de traitement. En cas de non-respect du règlement, le service peut transmettre le dossier au service compétent de la DGTA, qui peut dresser un procès-verbal. Cependant, le service des droits de passagers n'a pas encore eu recours à cette procédure. Il préfère se concentrer sur des contacts souples et permanents, passant par le dialogue, avec les compagnies aériennes et les passagers.

La Commission européenne s'emploie actuellement à revoir sa proposition d'amendement. La publication est attendue au premier trimestre 2023. Les droits des passagers doivent être préservés et il est demandé à la Commission de déposer des propositions législatives pour renforcer le monitoring proactif par les organismes nationaux chargés du contrôle et de l'application "*national enforcement bodies*".

J'ai pris contact avec le ministre Dermagne et la secrétaire d'État De Bleeker concernant une éventuelle prolongation du délai de prescription pour les actions en justice basées sur les droits des passagers définis à l'échelon européen.

10.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Les chiffres indiquent qu'il y a bel et bien eu un problème avec les compagnies aériennes durant la crise du coronavirus. Une procédure de sanction existe mais le ministre préfère ne pas l'appliquer. Peut-être est-ce justement parce que les compagnies aériennes savent que cette procédure ne sera pas appliquée qu'elles ne remplissent pas leurs obligations.

Malheureusement, le ministre ne dit rien à propos des recommandations de la Cour des comptes européenne ni de la position du gouvernement sur le règlement européen.

10.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je soutiens les recommandations. J'ai reçu

in het voorstel waren meer en betere informatieverstrekking en meer transparantie over prijs en toegestane hoeveelheid bagage. Anderzijds zou de consument minder snel recht hebben op compensatie doordat het niveau van vertragsduurtijd wordt opgetrokken.

Hoever staat het met de herziening van de verordening? Wat is het standpunt van België?

10.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De dienst passagiersrechten van het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) ontving 3.605 klachten of vragen om informatie in 2020. In 2021 waren er 1.679. Er lopen nog klachten voor vluchten uit 2020 en 2021. Bij niet-naleving van de verordening kan de dienst het dossier overdragen aan de bevoegde dienst van het DGLV die een pv kan opstellen. De dienst passagiersrechten heeft echter nog geen gebruik gemaakt van deze procedure. Er wordt de voorkeur aan gegeven om zich te concentreren op soepele en permanente contacten met luchtvaartmaatschappijen en passagiers via dialoog.

De Europese Commissie werkt op dit moment aan een herziening van haar amendementsvoorstel. De publicatie wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2023. De rechten van de passagiers moeten worden beschermd en er wordt aan de Commissie gevraagd om wetgevingsvoorstellen in te dienen om de proactieve monitoring door *national enforcement bodies* te versterken.

Ik heb contact opgenomen met minister Dermagne en staatssecretaris De Bleeker over een mogelijke verlenging van de verjaringstermijn voor rechtsvorderingen die gebaseerd zijn op de Europese passagiersrechten.

10.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): De cijfers bewijzen dat er wel degelijk een probleem was met luchtvaartmaatschappijen tijdens de coronaperiode. Er is een sanctieprocedure, maar de minister verkiest om ze niet toe te passen. Misschien is het net omdat luchtvaartmaatschappijen weten dat ze niet wordt toegepast, dat ze hun verplichtingen niet nakomen.

De minister zegt helaas niets over de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer en ook niets over het regeringsstandpunt over de verordening.

10.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik sta achter de aanbevelingen. Ik heb vandaag een

aujourd'hui une réponse de la secrétaire d'État De Bleeker, qui a réagi positivement à ma proposition. Nous poursuivrons donc ce processus.

10.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Je me réjouis de cet élément concernant la protection des consommateurs, mais le relèvement de la durée des retards est également un souci. À l'heure actuelle, l'on a droit à une indemnisation après trois heures de retard, mais la proposition porte hélas cette durée à cinq heures.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55025948C de Mme Zanchetta et 55025979C de M. Raskin sont reportées.

11 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB et d'Infrabel" (55026004C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Comment la situation de la dette de la SNCB et d'Infrabel a-t-elle évolué au cours des cinq dernières années? À quel niveau se situent les plafonds d'endettement? Quel est l'impact de la guerre en Ukraine sur les activités de la SNCB et d'Infrabel? Reste-t-il encore un budget pour recruter en 2022? Comment le ministre veillera-t-il à ce que la SNCB puisse continuer à se développer en tant que société publique des chemins de fer tournée vers l'avenir?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La guerre en Ukraine a effectivement un impact sur le fonctionnement de la SNCB. Elle contribue notamment à la gestion pratique et au contrôle des flux de réfugiés vers notre pays. Les habitants de l'Ukraine peuvent prendre gratuitement le train vers notre pays, où ils sont dirigés vers le centre d'enregistrement du Heysel. Infrabel reçoit une aide exceptionnelle de 82 millions d'euros pour faire face à l'augmentation des coûts énergétiques et à l'indexation des salaires.

Les campagnes de recrutement pour le personnel ferroviaire tournent en permanence. Investir dans les chemins de fer, c'est investir dans l'humain. C'est pourquoi le gouvernement en fonction investit massivement dans le rail et dans ses effectifs. Si on augmente le nombre de trains, il faut augmenter le nombre d'accompagnateurs de train.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les budgets destinés à Infrabel n'ont pas été revus à la hausse mais à la baisse. Je me pose de nombreuses questions sur la manière dont tous les

antwoord gekregen van staatssecretaris De Bleeker, die positief heeft gereageerd op mijn voorstel. Wij zullen dat dus voortzetten.

10.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Ik ben blij met dat element van consumentenbescherming, maar ook het optrekken van de vertragsduur is problematisch. Nu heeft men na drie uur vertraging al recht op een schadevergoeding, maar dat wordt in het voorstel verlengd naar vijf uur.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55025948C van mevrouw Zanchetta en 55025979C van de heer Raskin worden uitgesteld.

11 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS en Infrabel" (55026004C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Hoe is de schuldpositie van de NMBS en Infrabel de laatste vijf jaar geëvolueerd? Hoe hoog liggen de schuldplafonds? Welke invloed heeft de oorlog in Oekraïne op de werking van de NMBS en Infrabel? Is er nog budget voor aanwervingen in 2022? Hoe zal de minister ervoor zorgen de NMBS zich verder kan ontwikkelen tot een openbare treinmaatschappij van de toekomst?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De oorlog in Oekraïne heeft wel degelijk een invloed op de werking van de NMBS. De spoorwegmaatschappij heeft een ondersteunende en praktische rol in het beheren en het beheersen van vluchtelingenstromen naar ons land. Inwoners uit Oekraïne mogen gratis de trein naar ons land nemen en worden doorverwezen naar het registratiecentrum op de Heizel. Infrabel krijgt een uitzonderlijke steun van 82 miljoen euro voor de gestegen energiekosten en de indexatie van de loonkosten.

Er lopen voortdurend aanwervingscampagnes voor spoorwegpersoneel. Investeren in het spoor betekent investeren in mensen. Daarom investeert deze regering volop in het spoor en het spoorpersoneel. Als er meer treinen komen, moeten er meer treinbegeleiders zijn.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De budgetten voor Infrabel zijn niet verhoogd, maar verlaagd. Ik heb heel wat vragen over hoe alle projecten en voorstellen zullen worden

projets et propositions seront réalisés avec les budgets limités qui y sont affectés.

L'incident est clos.

12 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique en ce qui concerne les parkings de gare payants" (55026050C)

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les places de parking à proximité des gares sont de plus en plus souvent payantes. Le ministre a indiqué précédemment être opposé au stationnement gratuit. Or, en compliquant le stationnement à la gare, on incite précisément à poursuivre son trajet en voiture.

Que pense le ministre de la proposition de Groen d'appliquer la gratuité à l'ensemble des parkings des gares? Reverra-t-il sa politique?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je soutiens et stimule toutes les mesures visant à faciliter l'usage du train. Il faut également rendre les trajets depuis les gares et vers celles-ci plus attrayant. Dans le cadre des négociations du nouveau contrat de services publics, une vision stratégique 2022-2033 portant sur l'intermodalité est élaborée. À cet égard, j'entends miser le plus possible sur l'utilisation du vélo et également mieux adapter l'offre ferroviaire à l'offre régionale en matière de transports. L'application ou non de la gratuité aux parkings s'inscrit dans les discussions en cours. Il convient d'établir une distinction entre les parkings situés dans les zones urbaines, où la gratuité entraîne un effet d'aspiration sur les véhicules avec toutes les conséquences négatives que cette situation implique, et ceux situés dans les zones rurales.

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): J'aurais voulu entendre une position claire du ministre.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55026119C de Mme Jadin est transformée en question écrite.

13 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des propriétés d'Infrabel et des ouvrages d'art en particulier (suite)" (55026177C)

13.01 Hervé Rigot (PS): Le pont de la ligne à grande vitesse n° 2 à hauteur de la sortie d'autoroute n° 29 de l'autoroute E40 à Waremm

waargemaakt met deze beperkte budgetten.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beleid inzake de betalende stationsparkings" (55026050C)

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): De parkeerplaatsen in de stationsomgeving worden meer en meer betalend. De minister gaf eerder aan tegen gratis parkeren te zijn. Door parkeren aan het station te bemoeilijken, houdt men de mensen nochtans in de auto.

Wat denkt de minister van het Groen-voorstel om alle stationsparkings gratis te maken? Zal hij zijn beleid herzien?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik steun en stimuleer alle maatregelen die het nemen van de trein faciliteren. Ook het traject van en naar het station moet aantrekkelijker worden. In het raam van de onderhandelingen voor het nieuwe openbaredienstcontract wordt een strategische visie 2022-2033 rond intermodaliteit ontwikkeld. Daarbij wil ik zoveel mogelijk inzetten op het gebruik van de fiets, en daarnaast het treinaanbod beter afstemmen op het regionale vervoersaanbod. Het al dan niet betalend maken van parkings maakt deel uit van de lopende gesprekken. Er moet daarbij een onderscheid worden gemaakt tussen parkings in stedelijke gebieden, waar gratis parkings een aanzuigefect hebben op voertuigen met alle negatieve gevolgen van dien, onder meer voor de luchtkwaliteit, en landelijke gebieden.

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik had graag een duidelijk standpunt van de minister gehoord.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55026119C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de eigendommen en in het bijzonder van de kunstwerken van Infrabel (vervolg)" (55026177C)

13.01 Hervé Rigot (PS): De brug op het traject van hogesnelheidslijn 2 ter hoogte van uitrit 29 van de E40 te Borgworm is helemaal beklad met graffiti.

est tagué de part en part. Il donne une image déplorable de la propreté publique de la ville de Waremmes alors qu'il appartient au domaine ferroviaire qui doit l'entretenir en bon père de famille.

Comment résoudre-vous ce problème récurrent? Comment renforcer les équipes de nettoyage pour mettre en valeur les ouvrages d'art?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Infrabel est la première victime de ces dégradations qui entraînent des frais élevés de nettoyage. Ce vandalisme inacceptable entraîne le dépôt d'une plainte à la police. Dans certaines zones visibles, des artistes ont été invités à créer des œuvres, mais il est impossible de surveiller l'ensemble du patrimoine ferroviaire à la merci des taggeurs. Le ministre n'a pas à ordonner à l'entreprise publique autonome d'enlever des tags précis sur son vaste patrimoine.

Mais mon rôle est de motiver Infrabel à entretenir l'ensemble de ses biens et terrains le plus adéquatement possible, conformément à ses missions, et qu'elle dispose des moyens suffisants. L'entretien de ces propriétés sera inscrit dans son futur contrat de performance.

13.03 Hervé Rigot (PS): Je suis conscient du volume de travail pour Infrabel. Mais même si elle est victime, c'est son rôle de lutter contre ces incivilités et de maintenir les sites propres pour son image et pour celle de Waremmes. Si on laisse faire, on aura du vandalisme partout demain.

L'incident est clos.

14 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire européens dont la validité n'est pas prolongée en Belgique" (55026200C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le secteur du transport subit une forte pression. Pourtant, l'administration refuse depuis mars de renouveler le permis de conduire européen d'un chauffeur né en Ukraine de nationalité portugaise. Il a pourtant suivi les modules requis et reçu son

Dat schetst een weinig fraai beeld van de openbare netheid in de stad Borgworm, terwijl het de spoorwegen zijn die de brug als een goede huisvader moeten onderhouden.

Hoe zult u dit vaak voorkomend probleem oplossen? Hoe kunnen de schoonmaakploegen versterkt worden opdat de kunstwerken weer proper voor de dag zouden komen?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Infrabel is het belangrijkste slachtoffer van deze vorm van vandalisme, die hoge reinigingskosten met zich meebrengt. In geval van vandalisme – dat inderdaad onaanvaardbaar is – wordt er altijd een klacht ingediend bij de politie. Op sommige in het oog springende plaatsen hebben kunstenaars op onze vraag werken aangebracht, maar het is onmogelijk om het volledige spoorwegpatrimonium te bewaken, waardoor dat erfgoed dus overgeleverd is aan graffitipuiters van bedenkelijk allooi. Het staat niet aan de minister om aan een autonoom overheidsbedrijf het bevel te geven om bepaalde specifieke graffiti die ergens op dat gigantische patrimonium aangebracht werden te verwijderen.

Het is mijn rol Infrabel ertoe aan te zetten al zijn goederen en gronden zo goed mogelijk te onderhouden, conform de taakopvattingen van de infrastructuurbeheerder, en ervoor te zorgen dat de nodige middelen beschikbaar zijn. Het onderhoud van deze eigendommen zal in het toekomstige performantiecontract met Infrabel ingeschreven worden.

13.03 Hervé Rigot (PS): Ik ben mij bewust van de omvang van de opdracht voor Infrabel. Maar ook al is de maatschappij in dezen het slachtoffer, dat neemt niet weg dat het haar taak is deze vorm van overlast te bestrijden en haar eigendommen schoon te houden, voor het imago van Infrabel én dat van Borgworm. Als men niet ingrijpt, is het hek van de dam en gaan vandalen morgen overal hun gang.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EU-rijbewijzen die in België niet verlengd worden" (55026200C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De transportsector staat zwaar onder druk. Toch weigert de administratie sinds maart om het Europese rijbewijs van een in Oekraïne geboren chauffeur met de Portugese nationaliteit te vernieuwen. Hij doorliep nochtans de vereiste

autorisation médicale. Cela met le chauffeur en question dans une situation précaire, l'entreprise perd un travailleur dans un métier en pénurie et les pouvoirs publics subissent un manque à gagner en terme d'impôts. L'entreprise pourrait dispenser une nouvelle formation complète au chauffeur, ce qui est particulièrement coûteux, ou celui-ci pourrait se rendre au Portugal pour procéder au renouvellement. Le ministre pourrait aussi revoir ce non-sens bureaucratique.

Combien de permis de conduire européens ont été refusés ou n'ont pas été prolongés au cours de l'année écoulée? Sur la base de quelle législation des permis de conduire obtenus au sein de l'UE peuvent-ils être retirés?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Dans ce cas précis, il s'agit d'un permis de conduire allemand obtenu après échange d'un permis ukrainien. La reconnaissance des permis étrangers hors UE est toujours une compétence nationale, mais de nombreux États membres, dont la Belgique, sont liés par des accords de reconnaissance internationaux. Les permis de conduire étrangers peuvent être échangés dans la plupart des pays européens sur la base d'accords bilatéraux ou de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1986. Les conditions peuvent varier d'un pays à l'autre. C'est pourquoi le code 70 est indiqué après l'échange d'un permis de conduire non européen.

Dans le cas qui nous occupe, l'échange est possible, car les permis ukrainiens sont également reconnus en Belgique. La circulaire manquait de clarté, mais ce point a été rectifié à la mi-mars.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements sur la ligne de Montzen et sur la liaison Bruxelles-Luxembourg" (55026203C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La date de fin des travaux de l'Axe 3" (55026265C)

15.01 **Mélissa Hanus** (PS): Votre prédécesseur m'avait annoncé que le tronçon Ciney-Hatival serait finalisé fin 2027.

En octobre 2021, vous avanciez plutôt 2028, pour autant que les moyens financiers soient disponibles.

Récemment, *Le Soir* parlait de l'année 2029

modules en werd medisch goedgekeurd. Voor de chauffeur in kwestie is dat broodroof, het bedrijf verliest een werknemer in een knelpuntberoep en de overheid derft belastingen. Het bedrijf kan die persoon volledig opnieuw opleiden, wat erg duur is, of hij kan terugkeren naar Portugal voor de vernieuwing. De minister kan ook die bureaucratische nonsens herzien.

Hoeveel Europese rijbewijzen werden het afgelopen jaar geweigerd of niet verlengd? Op grond van welke wetgeving kunnen in de EU behaalde rijbewijzen worden ingetrokken?

14.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): In dit concrete geval gaat het om een Duits rijbewijs na omwisseling van een Oekraïens rijbewijs. De erkenning van buitenlandse rijbewijzen van buiten de EU is een nationale bevoegdheid gebleven, maar vele lidstaten, waaronder België, zijn gebonden door internationale erkenningsovereenkomsten. Buitenlandse rijbewijzen kunnen in de meeste Europese landen worden omgewisseld op grond van bilaterale overeenkomsten of het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1986. De voorwaarden kunnen van land tot land verschillen. Daarom wordt na omwisseling van een niet-Europees rijbewijs de code 70 vermeld.

In dit concrete geval is de omwisseling mogelijk, aangezien de Oekraïense rijbewijzen ook in België worden erkend. De omzendbrief was onvoldoende duidelijk, maar dat werd medio maart rechtgezet.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De investeringen in de Montzenlijn en in de spoorverbinding Brussel-Luxembourg" (55026203C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De einddatum van de werken aan As 3" (55026265C)

15.01 **Mélissa Hanus** (PS): Uw voorganger had me meegedeeld dat het baanvak Ciney-Hatival eind 2027 klaar zou zijn.

In oktober 2021 schoof u veeleer 2028 naar voren, op voorwaarde dat de financiële middelen beschikbaar zouden zijn.

Onlangs had men het in *Le Soir* over 2029

(annoncée par les syndicats), et 2030 a aussi été mentionnée.

Quelle est la date de fin des travaux de l'Axe 3, en excluant toute nouvelle aide en dehors de la dotation annuelle de l'État fédéral? Si de nouvelles aides financières venaient à être débloquées, dans quelle mesure permettraient-elles d'accélérer les travaux?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Sur les 250 millions d'euros dégagés par le gouvernement fédéral pour le rail, 180 millions seront alloués au développement du transport de marchandises. Ce nouveau montant s'inscrit dans mon ambition de doubler, d'ici 2030, le volume des marchandises transportées par rail.

Montzen, la porte d'entrée vers l'Allemagne pour le transport de marchandises en provenance des ports belges, bénéficiera de tous les investissements nécessaires.

Les moyens du plan de transition 2030 permettront la préservation des voies longues dans le faisceau de marchandises de Montzen. Les travaux sont prévus pour 2023.

Mon ambition est d'augmenter l'offre de trains pour arriver, d'ici 2040, à un train toutes les demi-heures dans chaque gare *a minima*. L'offre augmente déjà.

Outre le transport de marchandises, 42 des 250 millions d'euros du plan de transition 2030 sont alloués à la modernisation de l'Axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg. C'est un chantier d'une ampleur exceptionnelle qui nécessite inévitablement des délais conséquents

Grâce aux moyens supplémentaires du Plan de transition, les travaux d'investissement prévus seront accélérés afin que la liaison ferroviaire soit mise en service le plus rapidement possible. Je ne peux pas annoncer de date.

Il faut tenir compte des permis, de la disponibilité des sous-traitants, et des coupures de voies nécessaires.

Les prochaines étapes sont: début de la modernisation et de la ré-électrification du tronçon Grupont-Hatrival en mars 2022; basculement de tension de 3 kV vers 25 kV du tronçon entre Hatrival et Barnich sur la ligne 162 en août 2022; fin du réaménagement de la gare de Ciney en décembre 2022; début du réaménagement de la gare de Marloie en janvier 2023.

(aangekondigd door de vakbonden) en werd ook 2030 vermeld.

Wanneer zullen de werken op As 3 klaar zijn, als er geen nieuwe middelen buiten de jaarlijkse dotatie van de federale overheid worden toegekend? Mochten er nieuwe financiële middelen worden uitgetrokken, in welke mate zouden de werken dan bespoedigd kunnen worden?

15.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Van de 250 miljoen euro die door de federale regering voor het spoor uitgetrokken worden, zal er 180 miljoen worden geoormerkt voor de uitbouw van het goederenvervoer. Dat nieuwe bedrag kadert in mijn ambitie om het volume van de via het spoor vervoerde goederen tegen 2030 te verdubbelen.

Montzen, de toegangspoort naar Duitsland voor het vervoer van goederen afkomstig van de Belgische havens, zal kunnen rekenen op alle nodige investeringen.

Met de middelen uit het Transitieplan 2030 kunnen de lange sporen van de goederenbundel in Montzen behouden blijven. De werken zijn voor 2023 gepland.

Het is mijn ambitie het treinaanbod tegen 2040 tot ten minste één trein per half uur in elk station op te trekken. Het aanbod neemt al toe.

Naast het goederenvervoer is 42 van de 250 miljoen euro van het Transitieplan 2030 bestemd voor de modernisering van As 3 tussen Brussel en Luxembourg. Dit is een uitzonderlijk grootschalig project dat onvermijdelijk veel tijd zal vergen.

Dankzij de extra middelen uit het Transitieplan zullen de geplande investeringswerken versneld uitgevoerd worden opdat de spoorverbinding zo snel mogelijk in gebruik kan worden genomen. Ik kan geen datum aankondigen.

Er moet rekening gehouden worden met de vergunningen, de beschikbaarheid van de onderaannemers en de noodzakelijke buitendienststelling van de sporen.

Dit zijn de eerstvolgende fases: begin van de modernisering en van de herelektrificatie van het baanvak Grupont-Hatrival in maart 2022; omschakeling van de spanning van 3 kV naar 25 kV op het baanvak tussen Hatrival en Barnich op lijn 162 in augustus 2022; einde van de herinrichting van het station Ciney in december 2022; begin van de herinrichting van het station Marloie in januari

2023.

Les travaux avancent bien. J'y accorde une grande attention.

15.03 Méliissa Hanus (PS): Obtenir un calendrier précis est une nécessité pour les citoyens concernés par cette ligne.

Je reste sur ma faim: cela fait quasiment vingt ans de travaux pour moderniser cet axe.

Des pistes existent pour accélérer les choses. Il faut aller chercher des fonds européens supplémentaires.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026211C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026239C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les retards pris dans les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026263C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre ont commencé en 2010, ont été suspendus entre 2018 et 2021, ont été repris et sont actuellement une nouvelle fois suspendus. Il manque un permis pour le pompage des eaux souterraines.

Est-il exact que la SNCB n'a pas correctement motivé sa demande? Pour combien de temps les travaux seront-ils interrompus? Quelles sont les conséquences financières? La gare sera-t-elle prête en 2027?

16.02 Frank Troosters (VB): *L'autorisation de rejet d'eaux souterraines ayant été refusée, les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre sont de nouveau à l'arrêt.*

En quoi la demande d'autorisation posait-elle problème? Quelles sont les conséquences de l'interruption des travaux?

16.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le 14 mars, en concertation avec la ville de Gand, la province de Flandre orientale et la Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), la SNCB et l'entrepreneur ont introduit un nouveau permis pour le pompage d'eaux souterraines dans le cadre des

De werken gaan goed vooruit. Ik volg dit dossier nauwgezet op.

15.03 Méliissa Hanus (PS): De burgers voor wie deze lijn van belang is, moeten precies weten wanneer welke werken uitgevoerd zullen worden.

Ik heb geen bevredigend antwoord gekregen: de moderniseringswerken op deze lijn duren nu al bijna 20 jaar.

Er bestaan wel degelijk mogelijkheden om een versnelling hoger te schakelen. Daartoe moet men proberen extra Europese middelen los te krijgen.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werf van het station Gent-Sint-Pieters" (55026211C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilstand van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026239C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026263C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De werken aan het station Gent-Sint-Pieters zijn gestart in 2010, lagen stil tussen 2018 en 2021, zijn dan opnieuw gestart en liggen opnieuw stil. Er is geen vergunning voor het oppompen van grondwater.

Klopt het dat de NMBS de aanvraag niet goed heeft beargumenteerd? Hoe lang zullen de werken stilliggen? Wat zijn de financiële gevolgen? Zal het station in 2027 af zijn?

16.02 Frank Troosters (VB): *Na de geweigerde vergunning voor het lozen van grondwater liggen de werken aan Gent-Sint-Pieters opnieuw stil.*

Wat was er mis met de vergunningsaanvraag? Wat zijn de gevolgen van het stilleggen van de werken?

16.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS en de aannemer hebben in overleg met de stad Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) op 14 maart een nieuwe vergunning ingediend voor het oppompen van grondwater bij de werken aan het

travaux dans la gare de Gand-Saint-Pierre. Ce permis a été approuvé la semaine dernière.

En raison des changements climatiques, une attention accrue est accordée au suivi du niveau des nappes phréatiques. La demande de permis contenait trop peu de garanties quant au fait que le prélèvement des eaux souterraines et leur reversement dans un cours d'eau voisin n'aurait pas d'impact négatif sur le système des eaux du sol. La ville de Gand et la VMM avaient donc remis un avis négatif. La demande modifiée accorde une attention particulière à la qualité de l'eau rejetée, au fait de répertorier les pollutions, à la réduction des débits de pic, à la possibilité de drainage et à l'emplacement du point de rejet des eaux.

La SNCB fait tout pour respecter le délai de 2027. Le retard n'a pas d'impact significatif.

16.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est positif que les normes environnementales soient respectées. Nous espérons également que les travaux pourront être repris prochainement.

L'incident est clos.

17 Question de Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation des lignes ferroviaires 96 et 97" (55026214C)

17.01 Catherine Fonck (Les Engagés): Sur les lignes 96 et 97, couvrant les axes Bruxelles-Mons-Frameries-Quévy et Bruxelles-Mons-Quévrain, les navetteurs se plaignent de retards récurrents, d'annulations de trains, de la vétusté du matériel et de problèmes de communication. En mars 2020, le ministre s'était pourtant engagé, au nom de la SNCB et d'Infrabel, à avoir une attention permanente pour ces axes. En octobre 2020, vous annoncez 250 millions d'euros sur trois ans pour avoir plus de trains et des gares plus accessibles. Or, les résultats ne semblent pas probants.

Qu'en est-il de la situation des lignes 96 et 97? La ponctualité et le matériel seront-ils améliorés? Quels investissements sont-ils prévus? Avec quel calendrier? Qu'en est-il de l'amélioration de l'accessibilité aux gares? Les gares de ces lignes sont-elles ciblées?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il est vrai que nous devons rendre l'offre de transport

station Gent-Sint-Pieters. De vergunning werd vorige week goedgekeurd.

Door de klimaatverandering is er meer aandacht voor de beheersing van het grondwaterpeil. De vergunningsaanvraag bevatte te weinig garanties dat het wegtrekken van het grondwater en het overpompen in een nabije waterloop geen nadelige impact zouden hebben op het bodemwatersysteem. De stad Gent en de VMM gaven een negatief advies. De gewijzigde aanvraag heeft bijzondere aandacht voor de kwaliteit van het te lozen water, het in kaart brengen van de verontreinigingen, het afvlakken van piekdebieten, de mogelijkheid van retourbemaling en de locatie van het lozingspunt.

De NMBS doet er alles aan om de timing van 2027 te halen. De vertraging heeft geen significante impact.

16.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat de milieunormen worden nageleefd. We hopen ook dat de werken snel kunnen worden hervat.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie op de spoorlijnen 96 en 97" (55026214C)

17.01 Catherine Fonck (Les Engagés): De pendelaars klagen over herhaaldelijke vertragingen, afgeschafte treinen, verouderd materieel en communicatieproblemen op de spoorlijnen 96 en 97, die de assen Brussel-Bergen-Frameries-Quévy en Brussel-Bergen-Quévrain vormen. In maart 2020 had de minister namens de NMBS en Infrabel nochtans beloofd om die assen voortdurend nauwgezet te monitoren. In oktober 2020 hebt u aangekondigd dat er over een periode van drie jaar 250 miljoen euro uitgetrokken zou worden met het oog gericht op meer treinen en toegankelijke stations. De resultaten vallen echter behoorlijk tegen.

Wat is de stand van zaken voor de lijnen 96 en 97? Zal er een en ander verbeteren op het stuk van de stiptheid en het materieel? Welke investeringen staan er gepland en welk tijdspad zal er daarbij gevolgd worden? Hoe staat het met de verbetering van de toegankelijkheid van de stations? Wordt er specifiek rekening gehouden met de stations op die spoorlijnen?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het klopt dat we het vervoersaanbod betrouwbaarder en

plus fiable et ponctuelle et les gares, plus accessibles. Cela vaut pour le Hainaut occidental comme pour ailleurs. L'offre de trains a déjà augmenté de 5 % dans le cadre du Plan de transport 2020-2023, avec des trains desservant Mons plus tard et Quévy le week-end par le train entre Gramont et Mons.

J'amplifierai cette tendance pour avoir des connexions encore meilleures à l'avenir. Concernant le Hainaut occidental, les travaux de Mons jouent un rôle sur la non disponibilité des voies en gare. Les gestionnaires du trafic limitent autant que possible le nombre de changements de voies pour garantir un maximum de correspondances.

Entre 6 h 50 et 7 h 20 du matin, toutes les voies accessibles sont occupées. Dans cette configuration, les trains ne peuvent attendre les voyageurs en correspondance et doivent libérer la voie. Sur les lignes 96 et 97, il y a un nœud de correspondances à Mons, Jurbise, Braine-le-Comte et Bruxelles, qui peuvent engendrer des retards.

Des investissements à hauteur de 55 millions d'euros sont prévus sur ces axes pour la période 2022-2024. Ces moyens serviront à renouveler les rails et les traverses du tronçon Jurbise-Mons courant 2022, avant sa ré-électrification en 2023-2024.

Cette année, les traverses entre Mons et Saint-Ghislain seront renouvelées.

Les quais de la gare de Tubize seront également allongés. En 2024, des cages d'ascenseurs devraient y être installées.

Mon objectif est de tendre vers 150 gares autonomes en 2025 et 250 gares en 2030, contre 85 aujourd'hui. Sur les 250 millions d'euros obtenus pour 2022, 28 millions sont alloués à cet effet.

17.03 Catherine Fonck (Les Engagés): Entre ce que vous dites et le quotidien des navetteurs, il y a un fossé! Les navetteurs de ces deux lignes sont de vrais mal-aimés. Certains mois, il y a moins de 50 % de ponctualité sur certaines lignes.

On nous raconte la même chose depuis des années! Depuis deux ans, il n'y a aucun changement. Ce n'est pas acceptable. Je ne vois pas de stratégie.

Plutôt que des slogans de deux trains par heure, je préférerais que le service actuel soit garanti. On est

stipter moeten maken en de stations toegankelijker. Dat geldt zowel voor het westen van Henegouwen als voor andere regio's. Het treinaanbod werd in het kader van het vervoersplan 2020-2023 al met 5 % uitgebreid, met treinen die Bergen later aandoen en Quévy in het weekend met de trein tussen Geraardsbergen en Bergen.

Ik zal die trend versterken zodat er in de toekomst nog betere verbindingen zijn. Wat het westen van Henegouwen betreft, spelen de werken in Bergen een rol in de onbeschikbaarheid van sporen in het station. De treinverkeerbeheerders beperken het aantal spoorwijzigingen zoveel mogelijk om zoveel mogelijk aansluitingen te waarborgen.

Tussen 6.50 uur en 7.20 uur zijn alle toegankelijke sporen in gebruik. In een dergelijke configuratie kunnen treinen niet wachten op overstappende reizigers en moeten ze het spoor vrijmaken. Op lijnen 96 en 97 is er een aansluitingsknooppunt in Bergen, Jurbeke, 's Gravenbrakel en Brussel, wat vertragingen kan veroorzaken.

In de periode 2022-2024 zal er 55 miljoen euro in die lijnen geïnvesteerd worden. Die middelen zullen gebruikt worden om de rails en dwarsliggers van het baanvak Jurbeke-Bergen in 2022 te vernieuwen, voor het opnieuw geëlektrificeerd wordt in 2023-2024.

Dit jaar zullen de dwarsliggers tussen Bergen en Saint-Ghislain vernieuwd worden.

Ook zullen de perrons van het station Tubize verlengd worden. In 2024 zouden er daar liftkokers geïnstalleerd moeten worden.

Ik streef naar 150 autonoom toegankelijke stations in 2025 en 250 in 2030, tegenover 85 nu. Van de 250 miljoen euro die voor 2022 verkregen werd, werd er 28 miljoen euro voor dat doel geoomerkt.

17.03 Catherine Fonck (Les Engagés): Er gaapt een kloof tussen uw woorden en de dagelijkse realiteit van de reizigers! De reizigers op die twee lijnen worden echt stiefmoederlijk behandeld. Sommige maanden ligt de stiptheid op bepaalde lijnen lager dan 50 %.

Al jaren horen we hetzelfde riedeltje! De voorbije twee jaar is er niets veranderd. Dat is onaanvaardbaar. Ik zie geen enkele strategie.

Ik zou willen dat men de huidige dienstverlening zou garanderen veeleer dan uit te pakken met slogans

en train de faire fuir les navetteurs de ces lignes vers la voiture.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des moyens supplémentaires pour le rail" (55026240C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens alloués à la SNCB et Infrabel par l'État fédéral" (55026264C)

18.01 Frank Troosters (VB): Lorsque la ministre Van der Straeten a présenté au gouvernement sa note relative aux investissements de 8 milliards d'euros dans les énergies renouvelables, celle-ci a été qualifiée de fiction politique par ses partenaires libéraux du gouvernement, selon la presse. De même, la réaction libérale est en parfaite contradiction avec les ambitions du ministre, qui demande d'importants moyens financiers pour déployer ses plans ferroviaires. Quelles conclusions le ministre en tire-t-il?

18.02 Mélissa Hanus (PS): Selon *L'Echo*, la dette de la SNCB, initialement estimée entre 30 et 40 millions d'euros, avoisinerait les 200 millions d'euros. Les principales causes seraient la chute des ventes de titres de transport, la baisse d'une dotation dépendante de la fréquentation, l'indexation des salaires des cheminots, les coupes budgétaires du gouvernement précédent et la hausse des prix de l'énergie.

Le gouvernement a pris une série de mesures, notamment une enveloppe de 15 millions d'euros pour geler une augmentation des prix des titres de transport. Ces différentes aides sont insuffisantes.

Comptez-vous demander des budgets supplémentaires au gouvernement pour répondre à vos objectifs? Votre administration a-t-elle dû renoncer à certains projets? Si oui, lesquels?

18.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Pour la période 2015-2019, des économies de plus de 2 milliards d'euros ont été décidées. Le présent gouvernement a fait un choix tout à fait différent. Depuis 2020, plus d'1,7 milliard d'euros ont été réinjectés dans la rail belge, au-delà des dotations habituelles.

Ce montant est insuffisant, car la crise sanitaire a

over twee treinen per uur. Men is bezig de reizigers op die lijnen naar de auto te drijven.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra geld voor het spoorgebeuren" (55026240C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de federale Staat aan de NMBS en Infrabel toegekende middelen" (55026264C)

18.01 Frank Troosters (VB): Toen minister Van der Straeten haar nota over 8 miljard euro investeringen in hernieuwbare energie aan de regering voorstelde, werd die volgens de pers door haar liberale regeringspartners als politieke fictie bestempeld. Die liberale reactie staat volledig haaks op de ambities van de minister, die veel financiële middelen vraagt voor de uitrol van zijn spoorplannen. Welke besluiten trekt de minister daaruit?

18.02 Mélissa Hanus (PS): Volgens de krant *L'Echo* zou de schuld van de NMBS, die aanvankelijk op 30 à 40 miljoen euro geraamd werd, thans bijna 200 miljoen euro bedragen. De belangrijkste oorzaken daarvan zijn: de daling van de ticketverkoop, de vermindering van de dotatie die afhankelijk is van het aantal reizigers, de indexering van de lonen van het spoorwegpersoneel, de bezuinigingen van de vorige regering en de stijging van de energieprijzen.

De regering heeft een reeks maatregelen genomen, waaronder een enveloppe van 15 miljoen euro ter compensatie van de niet-doorvoering van de geplande verhoging van de tarieven. Die verschillende steunmaatregelen zijn ontoereikend.

Bent u van plan de regering om extra budgetten te vragen om uw doelstellingen te bereiken? Heeft uw administratie moeten afzien van bepaalde projecten? Zo ja, van welke?

18.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Tijdens de periode 2015-2019 werd er beslist om meer dan 2 miljard euro te bezuinigen. De huidige regering heeft een heel andere keuze gemaakt. Sinds 2020 werd er opnieuw meer dan 1,7 miljard euro in de Belgische spoorwegen geïnvesteerd, boven op de gebruikelijke dotaties.

Dat bedrag volstaat niet, want de ontvangsten van

fait chuter les recettes de la SNCB, des inondations ont fort endommagé le réseau qu'Infrabel a remis en état et les prix font grimper la facture énergétique de la SNCB et d'Infrabel.

Le gouvernement a été solidaire des entreprises ferroviaires: près de 800 millions d'euros de compensation covid, 68 millions suite aux inondations, 21 millions – et non 15 – pour compenser le gel des tarifs SNCB et 82 millions pour les six premiers mois de 2022 pour les coûts de l'énergie et l'indexation des salaires des cheminots. Je souhaite que le gouvernement continue à être solidaire et à investir dans le rail pour en faire la colonne vertébrale de la mobilité et éviter des choix difficiles au vu des nombreux besoins.

(En néerlandais) M. Troosters parle de fiction, moi de réalité. En mars, le gouvernement a fait un choix clair pour accélérer la transition vers une énergie 100 % renouvelable. La crise énergétique montre qu'il n'y a pas d'autre solution, et le gouvernement joint le geste à la parole en allouant 1,2 milliard d'euros au plan de transition énergétique. Le gouvernement a également résolument opté pour une mobilité plus durable, avec des budgets importants pour soutenir le rail.

(En français) La transition vers des énergies durables est une priorité qui figure dans ma note de politique générale et la Vision 2040. Si le train est déjà le transport public motorisé le plus écologique, mon ambition est de le rendre plus durable et indépendant.

La SNCB et Infrabel ont un rôle exemplaire à jouer dans la transition vers une société durable basée sur les énergies renouvelables. Il faudra mieux gérer la consommation d'énergie des trains, des gares et des bâtiments. L'accord énergétique du 18 mars prévoit d'augmenter l'installation de panneaux solaires sur les bâtiments, l'utilisation d'éclairage LED dans les gares et l'installation de bornes de recharge intelligentes pour véhicules électriques dans les parkings. Un projet pilote sera lancé pour des locomotives fonctionnant à l'hydrogène. Un soutien financier sera accordé pour doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

de NMBS zijn door de coronacrisis fors teruggelopen, de overstromingen hebben het spoornet zwaar beschadigd en Infrabel heeft de nodige herstellingen moeten uitvoeren, en de stijgende energieprijzen doen de energiefactuur van de NMBS en Infrabel oplopen.

De regering heeft zich solidair getoond met de spoorwegmaatschappijen: ze kregen bijna 800 miljoen euro compensatie voor de coronaverliezen, 68 miljoen na de overstromingen, 21 – en geen 15 – miljoen ter compensatie van de bevrozing van de tarieven van de NMBS en 82 miljoen voor de eerste zes maanden van 2022 om de energiekosten en de loonindexering voor het spoorwegpersoneel te ondervangen. Ik wens dat de regering die solidariteit doortrekt en blijft investeren in het spoor, om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit te maken en te vermijden dat er moeilijke keuzes gemaakt moeten worden, gezien de vele noden.

(Nederlands) De heer Troosters spreekt over fictie, ik over de realiteit. De regering maakte in maart de duidelijke keuze voor een versnelde transitie naar 100 % hernieuwbare energie. De energiecrisis toont aan dat er geen andere weg is en de regering voegt de daad bij het woord door 1,2 miljard euro uit te trekken voor het energietransitieplan. De regering koos ook resoluut voor een duurzamere mobiliteit, met ruime budgetten om het spoor te ondersteunen.

(Frans) De transitie naar duurzame energie is een prioriteit in mijn beleidsnota en in Spoorvisie 2040. Hoewel de trein nu al het meest milieuvriendelijke gemotoriseerde openbaarvervoermiddel is, is het mijn ambitie om het vervoer per spoor nog duurzamer en energieonafhankelijker te maken.

De NMBS en Infrabel vervullen een voorbeeldfunctie op het stuk van de transitie naar een duurzame maatschappij die gebaseerd is op hernieuwbare energiebronnen. Het zal erop aankomen het energieverbruik van de treinen, in de stations en in de gebouwen beter te beheren. In het energieakkoord van 18 maart werd er bepaald dat er meer zonnepanelen op de gebouwen aangebracht zouden worden, dat er in de stations van ledverlichting gebruikgemaakt zou worden en dat er in de parkings intelligente laadpalen voor elektrische wagens geïnstalleerd zouden worden. Er zal een proefproject gelanceerd worden met betrekking tot locomotieven op waterstof. Om tegen 2030 de verdubbeling van het via het spoor getransporteerde goederenvolume te realiseren zal er financiële ondersteuning toegekend worden.

(*En néerlandais*) Ces mesures doivent contribuer à un verdissement du rail. Je compte utiliser tous les leviers, notamment en intégrant des dispositions relatives à la consommation d'énergie et aux énergies renouvelables dans les futurs contrats avec la SNCB et Infrabel.

18.04 Frank Troosters (VB): Je n'ai pas parlé de fiction, ces propos provenaient manifestement de la bouche des partenaires libéraux du gouvernement au sujet de la note de la ministre Van der Straeten. La réponse du ministre n'a en tout cas pas pu dissiper mes inquiétudes quant au soutien dont bénéficient ses plans.

18.05 Mélissa Hanus (PS): Investir dans les chemins de fer pour répondre aux enjeux de mobilité et faire face à la crise climatique est une vision que ce gouvernement a développée et que je partage. L'affectation des budgets doit être prioritairement orientée vers des chantiers majeurs.

Les investissements annoncés aujourd'hui nous font espérer qu'une politique tarifaire plus avantageuse adviendra un jour. Le PS est favorable à la gratuité des transports en commun, qui viendrait en complément d'une offre accrue.

Nous nous interrogeons donc sur les coûts de la non-gratuité actuellement mise en œuvre par la SNCB. Billetteries, guichets, contrôle des tickets, accompagnement, rôle du personnel, gestion des demandes de remboursement et des plaintes, tous ces éléments représentent certainement un coût considérable.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55026433C, 55027506C, 55026465C, 55027590C, 55027078C, 55027479C, 55027303C, 5027452C et 55027526C de M. Roggeman sont reportées. Les questions n^{os} 55026751C de Mme Vanrobaeys, 55026883C de M. Van den Bergh, 55027005C et 55027006C de M. Segers sont transformées en questions écrites, de même que la question n° 55026497C de Mme Hanus.

19 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture du marché du rail et l'exécution de l'accord de gouvernement" (55026433C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes de libéralisation du rail" (55027278C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un projet pilote concernant un

(*Nederlands*) Deze maatregelen moeten bijdragen tot een groener spoor. Ik zal alle hefboomen gebruiken, onder meer door bepalingen over energieverbruik en hernieuwbare energie te laten opnemen in de toekomstige contracten met de NMBS en Infrabel.

18.04 Frank Troosters (VB): Ik sprak niet over fictie, dat zeiden klaarblijkelijk de liberale regeringspartners over de nota van minister Van der Straeten. De minister heeft met zijn antwoord alvast mijn ongerustheid over de steun voor zijn plannen niet kunnen wegnemen.

18.05 Mélissa Hanus (PS): Ik deel de visie die deze regering ontwikkeld heeft met betrekking tot het investeren in de spoorwegen om in te spelen op de mobiliteitsuitdagingen en de klimaatcrisis. De middelen moeten prioritair uitgetrokken worden voor bepaalde grote werven.

De investeringen die vandaag aangekondigd worden, doen ons hopen dat er ooit een voordeliger tariefbeleid gevoerd zal worden. De PS is voorstander van gratis openbaar vervoer, als aanvulling op een uitbreiding van het aanbod.

Bijgevolg stellen we ons vragen bij de kosten die voortvloeien uit het feit dat de NMBS tegenwoordig geen gratis tickets aanbiedt. Ticketautomaten, loketten, ticketcontroles, begeleiding, de rol van het personeel, het beheer van de aanvragen tot terugbetaling en van de klachten; aan al die aspecten hangt er gewis een gepeperd prijskaartje.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs. 55026433C, 55027506C, 55026465C, 55027590C, 55027078C, 55027479C, 55027303C, 5027452C en 55027526C van de heer Roggeman worden uitgesteld. Vragen nrs. 55026751C van mevrouw Vanrobaeys, 55026883C van de heer Van den Bergh, 55027005C en 55027006C van de heer Segers worden omgezet in schriftelijke vragen, net als vraag nr. 55026497C van mevrouw Hanus.

19 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling van de spoormarkt en de uitvoering van het regeerakkoord" (55026433C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De proefprojecten op het stuk van de liberalisering van het spoorverkeer" (55027278C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM

opérateur ferroviaire privé" (55027486C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes en préparation de l'ouverture du marché ferroviaire" (55027506C)

Mobiliteit) over "Het pilootproject m.b.t. een private spooroperator" (55027486C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De pilootprojecten ter voorbereiding van de openstelling van de spoormarkt" (55027506C)

19.01 Josy Arens (Les Engagés): Si le rail était libéralisé, il n'y aurait plus de rails en dessous de Namur. Nous n'aurions plus besoin de parler de l'Axe 3. C'est hors de question!

19.01 Josy Arens (Les Engagés): Als de spoorwegen geliberaliseerd zouden worden, zouden er onder Namen geen sporen meer liggen. We zouden niet meer hoeven te praten over As 3. Daar is geen sprake van!

L'accord de gouvernement prévoit des projets pilotes de libéralisation. Mais ceux-ci ne figurent plus dans votre dernière note de politique générale de 2022. La Région wallonne n'a pas été contactée à ce sujet. Vous avez évoqué une étude du SPF Mobilité qui serait en cours.

Het regeerakkoord voorziet in proefprojecten voor liberalisering. Maar die staan niet meer in uw jongste beleidsnota van 2022. Daarover werd geen contact opgenomen met het Waals Gewest. U zei de FOD Mobiliteit met een studie bezig was.

Les projets pilotes sont-ils abandonnés? Comment comptez-vous vous y prendre? Où en sont les discussions avec les syndicats? Pourquoi le SPF Mobilité n'a-t-il pas été chargé plus tôt d'études à ce sujet? Quel est le délai fixé pour la remise de cette étude? Quel est votre agenda?

Werden de proefprojecten stopgezet? Hoe zult u dit aanpakken? Hoe staat het met de gesprekken met de vakbonden? Waarom kreeg de FOD Mobiliteit niet eerder de opdracht om studies over dit onderwerp uit te voeren? Welke deadline werd er vastgelegd voor die studie? Wat is uw agenda?

19.02 Frank Troosters (VB): *L'accord de gouvernement prévoit qu'un projet pilote sera mis en oeuvre dans un bassin de mobilité, en Flandre comme en Wallonie, en collaboration avec les instances régionales, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire en lien avec la demande pourra être désigné par voie d'appel d'offres.*

19.02 Frank Troosters (VB): *In het regeerakkoord was te lezen dat men zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een proefproject zou opzetten waar via tendering één operator voor het vraaggestuurde kern- en aanvullende net kan worden aangeduid.*

Qu'en est-il aujourd'hui et quelle est la suite de l'agenda concernant la mise en place de ce projet pilote?

Wat is de huidige stand van zaken en de verdere agenda betreffende het opzetten van dat proefproject?

19.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La réalisation d'un projet pilote conformément à l'accord de gouvernement est en préparation dans le cadre de l'élaboration du futur contrat de service public qui sera conclu entre la SNCB et l'État fédéral. C'est le premier pas vers la concrétisation des projets.

19.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De uitvoering van een proefproject conform het regeerakkoord wordt voorbereid in het raam van de opmaak van het toekomstige openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid. Het is de eerste stap in de richting van de realisering van de projecten.

(*En français*) Une étude sera bientôt lancée en collaboration avec le SPF Mobilité afin de déterminer les conditions légales et opérationnelles pour le lancement du projet pilote.

(*Frans*) Er zal binnenkort een studie worden opgezet in samenwerking met de FOD Mobiliteit om de wettelijke en operationele voorwaarden voor de lancering van het proefproject te bepalen.

19.04 Josy Arens (Les Engagés): Je m'attendais à un abandon de ces projets pilotes des libéralisations. Je compte sur vous pour que tout soit revu et que l'on puisse prendre le train jusque dans les régions les plus éloignées.

19.04 Josy Arens (Les Engagés): Ik had verwacht dat men die proefprojecten over de liberalisering zou stopzetten. Ik reken op u opdat alles zou worden herzien en ook de meest verafgelegen gebieden met de trein bereikbaar zouden blijven.

19.05 Frank Troosters (VB): Nous sommes à mi-chemin de l'année 2022 et, en réalité, il n'y a encore rien, car le ministre examinera le cadre lors de l'élaboration du contrat de gestion et l'étude doit encore être lancée. C'est particulièrement maigre.

L'incident est clos.

20 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes" (55026515C)

20.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Le contrôle aérien, par l'intermédiaire de skeyes, freine le développement de l'éolien. Afin de "faciliter" le développement des éoliennes, skeyes annonçait fin 2020 la mise en place de filtres "Wind Farm Filters" sur ses radars. La première phase de la stratégie de surveillance, projet commun avec la Défense, consistait en l'installation de Wind Farm Filters sur les radars primaires d'Ostende, de Bruxelles et de Florennes avant la fin de 2021.*

A-t-on terminé ces installations? Y a-t-il déjà des résultats exploitables de ces tests? Les divers ministres concernés en ont-ils discuté? Une révision substantielle du contrat de gestion de skeyes est-elle en cours? Est-elle toujours envisagée? Abordera-t-elle cette question?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'accord conclu mi-mars prévoit plus d'un milliard d'euros pour accélérer la transition énergétique. Cela passe par davantage d'énergie éolienne en mer et sur terre. Pour l'éolien terrestre, skeyes et la Défense vont adopter une feuille de route commune pour l'évolution des infrastructures de surveillance de l'espace aérien belge. Elle limitera les restrictions pour l'installation d'éoliennes tout en garantissant la sécurité de la navigation aérienne. Les radars primaires utilisés pour la surveillance non coopérative passeront de onze à huit, les radars secondaires de douze à quatre.

Des *Wind Farm Filters* ont été installés sur des radars primaires d'Ostende, De Bruxelles et de Florennes, ce qui a permis d'assouplir les critères dans des zones où l'installation d'éoliennes était proscrite. Dans un second temps, la Défense remplacera les radars primaires en fin de vie. skeyes déploiera un réseau d'antennes de multilatération pour réduire le nombre de radars et

19.05 Frank Troosters (VB): Wij zijn halfweg 2022 en eigenlijk is er nog niets, want de minister zal het kader bekijken bij de opmaak van de beheersovereenkomst en de studie moet nog worden opgestart. Dat is heel pover.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inruimen van meer locaties voor windmolens zonder dat de luchtverkeersveiligheid in gevaar komt" (55026515C)

20.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Het toezicht op het luchtverkeer door skeyes remt de ontwikkeling van de windenergie af. Om de ontwikkeling van windturbines te 'vergemakkelijken' heeft skeyes eind 2020 de installatie van 'Wind Farm Filters' op zijn radars aangekondigd. De eerste fase van de controlestrategie, een gezamenlijk project met Defensie, bestond uit de installatie van Wind Farm Filters op de primaire radars in Oostende, Brussel en Florennes tegen eind 2021.*

Zijn die installaties voltooid? Hebben die tests al bruikbare resultaten opgeleverd? Hebben de verschillende betrokken ministers hierover overleg gepleegd? Loopt er een substantiële herziening van het beheerscontract van skeyes of is men nog steeds van plan dat contract grondig te herzien? Zal die problematiek daarin aan bod komen?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het medio maart bereikte akkoord voorziet in meer dan 1 miljard euro om de energietransitie te versnellen. Dat zal gebeuren door meer windenergie op zee en op land. Voor windenergie op land zullen skeyes en Defensie een gezamenlijke roadmap volgen voor de evolutie van de infrastructuur voor de bewaking van het Belgische luchtruim. Daarin zullen de restricties voor de installatie van windturbines beperkt worden en zal tegelijkertijd de veiligheid van het luchtverkeer gewaarborgd worden. De primaire radars voor non-coöperatieve bewaking zullen van elf naar acht teruggebracht worden, de secundaire radars van twaalf naar vier.

Op de primaire radars in Oostende, Brussel en Florennes werden *Wind Farm Filters* geïnstalleerd, waardoor de criteria in gebieden waar de installatie van windturbines verboden was, versoepeld konden worden. In een tweede fase zal Defensie de primaire radars die aan het einde van hun levensduur gekomen zijn, vervangen. skeyes zal een netwerk van multilaterale antennes uitrollen om

dégager de l'espace pour les éoliennes.

Le CA de skeyes a été renouvelé: nous pouvons maintenant travailler à un nouveau contrat de gestion qui soutiendra la poursuite des synergies avec la Défense et le dialogue avec les Régions.

20.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Des pays comme le Danemark ont déjà montré qu'il est possible de concilier sécurité et développement de l'énergie éolienne. Je me réjouis de cette stratégie commune et des résultats concluants des essais.

Je ne doute pas que le volet durabilité sera amplifié, notamment grâce à l'action du gouvernement.

L'incident est clos.

21 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La 5G dans les trains" (55026641C)

Président: Nicolas Parent

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La technologie 5G offre de nombreuses possibilités au transport ferroviaire. Je pense aux trains autonomes, aux systèmes de surveillance et à la prévention des vols de cuivre. La SNCB a inclus la 5G dans son programme d'innovation et Infrabel a organisé un événement sur les possibilités qu'offre la 5G.

Quelles sont les applications à l'étude? Quand la 5G sera-t-elle testée dans le cadre d'un pilote? Quels moyens sont-ils prévus pour son déploiement? Quels sont les obstacles?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'importance d'une bonne connexion internet figure dans la Vision Rail 2040.

Le réseau GSM-R, utilisé par tous les chemins de fer européens, permet la communication entre les systèmes de signalisation dans les trains et les systèmes de gestion du trafic dans le cadre de l'ETCS-2. Ces dispositifs ne nécessitent plus de signalisation latérale, mais la vitesse que le GSM-R permet d'atteindre avec la 2G demeure trop faible.

Le réseau GSM-R ne permet pas de supporter l'utilisation généralisée de cette signalisation moderne sur l'ensemble du réseau Infrabel. La 5G peut constituer une solution. Elle rend également

het aantal radars te verminderen en ruimte vrij te maken voor windturbines.

De raad van bestuur van skeyes werd vernieuwd: we kunnen nu werk maken van een nieuw beheerscontract dat verdere synergieën met Defensie en de dialoog met de Gewesten zal bevorderen.

20.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Landen als Denemarken hebben al aangetoond dat het mogelijk is veiligheid en de ontwikkeling van windenergie met elkaar te verzoenen. Ik ben verheugd over deze gemeenschappelijke strategie en de succesvolle resultaten van de tests.

Ik twijfel er niet aan dat het duurzaamheidsaspect uitgebreid zal worden, met name dankzij het regeringsbeleid.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "5G op de trein" (55026641C)

Voorzitter: Nicolas Parent

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De 5G-technologie biedt tal van mogelijkheden voor het spoorvervoer. Ik denk aan zelfrijdende treinen, bewakingssystemen en de preventie van koperdiefstal. De NMBS heeft 5G opgenomen in haar Innovation Program en Infrabel organiseerde een evenement over de mogelijkheden van 5G.

Welke toepassingen worden onderzocht? Wanneer wordt 5G getest in een proefopstelling? In welke middelen wordt voorzien voor de uitrol? Welke hindernissen zijn er?

21.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het belang van een degelijke internetverbinding is opgenomen in de Spoorvisie 2040.

Het GSM-R-netwerk, dat door alle Europese spoorwegen wordt gebruikt, ondersteunt de communicatie tussen de signaleringssystemen in de trein en de verkeersbeheerssystemen voor ETCS-2. Voor die systemen is zijdelingse signalering niet langer nodig, maar de door GSM-R toegestane snelheid is met 2G nog steeds te laag.

Het GSM-R-netwerk is niet in staat om het wijdverbreide gebruik van deze moderne signalisatie op het hele Infrabelnetwerk te ondersteunen. 5G kan een oplossing zijn. 5G maakt

possible l'internet des objets et l'échange d'informations grâce aux drones.

Le remplacement du GSM-R devrait s'achever d'ici 2025. L'objectif est de récupérer autant que possible l'infrastructure des antennes existantes et d'exploiter le réseau GSM-R en parallèle avec le nouveau réseau 5G. Les travaux devront s'effectuer de nuit et les systèmes de signalisation dans les trains et au sol devront être adaptés. Il faudra également dégager les budgets nécessaires pour cette opération de grande envergure. Il s'agit d'un défi technique car il ne faut absolument pas nuire au niveau de sécurité. L'Innovation Lab examine si la nouvelle technologie peut être utilisée pour améliorer la qualité du service. Entre 2024 et 2026, des applications concrètes nécessitant la 5G feront probablement leur apparition.

La SNCB part du principe que les différents opérateurs proposeront la 5G comme un service public, comme c'est le cas aujourd'hui pour les autres réseaux de données mobiles. La SNCB ne prévoit pas de devoir réaliser des investissements dans ce domaine.

21.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je milite depuis longtemps pour un meilleur accès aux réseaux mobiles dans le train. Je salue les efforts déployés à cet égard.

L'incident est clos.

22 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison Anvers-Hamont" (55026642C)

22.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Les trains en provenance de la Campine ont souvent du retard. D'après la SNCB, le nouveau plan de transport devait améliorer cette situation, mais il y a toujours beaucoup de retards et de correspondances ratées et de nombreux trains au diesel plus anciens circulent encore.

Quel matériel est utilisé sur la liaison Anvers-Hamont? L'électrification progressive permettra-t-elle d'améliorer la ponctualité sur la ligne?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Depuis la mi-juin 2021, 40 % des trains IC entre Anvers-Central et Hamont sont électriques. Il s'agit de trains à double étage de plus de 800 places assises. C'est positif pour les voyageurs et pour le climat. Grâce à la mise en circulation progressive du nouveau matériel M7, l'ancien matériel pourra systématiquement être retiré et l'offre être

het *internet of things* en de uitwisseling van informatie via drones mogelijk.

De vervanging van GSM-R moet in 2025 rond zijn. Het is de bedoeling zo veel mogelijk van de bestaande mastinfrastructuur te recupereren en het GSM-R-netwerk parallel met het nieuwe 5G-gebaseerde netwerk te exploiteren. De werken moet 's nachts gebeuren en de signalatiesystemen in de treinen en op de grond moeten worden aangepakt. Voor deze omvangrijke operatie moeten budgetten worden vrijgemaakt. Het is een technische uitdaging omdat het veiligheidsniveau niet mag worden aangetast. Het Innovation Lab bekijkt of de nieuwe technologie kan worden gebruikt om de dienstverlening te verbeteren. Tussen 2024 en 2026 zullen zich waarschijnlijk concrete toepassingen aandienen die nood hebben aan 5G.

De NMBS gaat ervan uit dat de verschillende operatoren 5G zullen aanbieden als een *public service*, zoals dat vandaag ook met andere mobiele datanetwerken het geval is. De NMBS verwacht niet dat zij op dat vlak investeringen moet doen.

21.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik ijver al lang voor een verbeterd netwerk op de trein. Ik ben blij met de inspanningen op dit vlak.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55026642C)

22.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De treinen vanuit de Kempen hebben vaak vertraging. Volgens de NMBS zou het nieuwe vervoersplan voor verbetering zorgen, maar er zijn nog steeds veel vertragingen, gemiste aansluitingen en er rijden ook nog steeds heel wat oudere dieselrijtuigen.

Welk materieel wordt er ingezet op de verbinding Antwerpen-Hamont? Zal met de geleidelijke elektrificatie ook de stiptheid op de lijn verbeteren?

22.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Sinds medio juni 2021 is 40 % van de IC-treinen tussen Antwerpen-Centraal en Hamont elektrisch. Het gaat om dubbeldekstreinen met meer dan 800 zitplaatsen. Dat is goed voor de reiziger en voor het klimaat. Dankzij de geleidelijke instroom van het nieuwe M7-materieel kan het oudste materieel systematisch buiten dienst worden gesteld en kan

optimisée. Il n'y a pas, à ce jour, d'impact clair sur les chiffres de ponctualité, lesquels sont disponibles sur la plateforme opendata.infrabel.be.

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Les citoyens continuent de préférer la voiture parce que l'offre dans la région est lamentable. Cela doit changer si nous voulons nous atteler au transfert modal.

L'incident est clos.

23 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55026644C)

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La décision unilatérale d'Infrabel de fermer tous les passages à niveau à Diepenbeek, alors que le nouvel itinéraire de déviation n'est pas encore praticable, a des conséquences dramatiques pour les riverains, les commerçants et la mobilité locale. J'ai déposé une proposition de loi qui vise à instaurer une procédure tenant compte des effets sur la mobilité locale.

Quelles démarches le ministre a-t-il entreprises dans ce dossier spécifique? Est-il favorable à une procédure de participation locale? Quelle forme doit-elle prendre?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'impact de la suppression et de la fermeture de passages à niveau à l'échelon local est considérable. C'est pourquoi une coopération étroite entre Infrabel et les partenaires locaux est nécessaire. La procédure doit en effet être clarifiée.

Le nombre d'accidents mortels, la densité du trafic routier, la densité du trafic ferroviaire et la viabilité financière et environnementale de la solution technique doivent être pris en compte. Infrabel se concerta toujours avec les autorités locales afin de prendre en compte les préoccupations. La sécurité est la priorité absolue et, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel est la mieux placée pour prendre une décision en la matière. Infrabel porte donc la responsabilité finale de la décision. Le SPF Mobilité prépare un texte légal qui pourra être soumis au Parlement dans quelques mois.

23.03 Marianne Verhaert (Open Vld): La participation de la population locale doit être améliorée. La sécurité est importante, et pas seulement aux passages à niveau.

het aanbod worden geoptimaliseerd. Er is voornamelijk nog geen duidelijke impact op de stiptheidscijfers, die beschikbaar zijn op het platform opendata.infrabel.be.

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mensen blijven kiezen voor de wagen, omdat het aanbod bedroevend is in de regio. Dat moet anders als we werk willen maken van de *modal shift*.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen" (55026644C)

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De eenzijdige beslissingen van Infrabel om alle overwegen in Diepenbeek te sluiten hoewel de nieuwe omleidingsweg nog niet klaar is, heeft dramatische gevolgen voor de inwoners, de handelaars en de lokale mobiliteitssituatie. Ik diende een wetsvoorstel in om een procedure in te stellen waarin rekening wordt gehouden met de lokale mobiliteitseffecten.

Welke stappen heeft de minister ondernomen in dit specifieke dossier? Is hij voorstander van een procedure met lokale inspraak? Hoe moet die eruitzien?

23.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De impact van de afschaffing en sluiting van overwegen op het lokale niveau is erg groot. Daarom moet in nauw overleg worden samengewerkt tussen Infrabel en de lokale partners. De procedure moet inderdaad worden verduidelijkt.

Er moet rekening worden gehouden met het aantal dodelijke ongevallen, de drukte van het wegverkeer, de drukte van het treinverkeer en de financiële en milieuhaalbaarheid van de technische oplossing. Infrabel treedt steeds in overleg met de lokale besturen om rekening te kunnen houden met de bezorgdheden. De veiligheid heeft de hoogste prioriteit en als infrastructuurbeheerder is Infrabel het best geplaatst om daarover te beslissen. Infrabel draagt dan ook de eindverantwoordelijkheid voor de beslissing. De FOD Mobiliteit bereidt een wettekst voor, die over enkele maanden aan het Parlement kan worden voorgelegd.

23.03 Marianne Verhaert (Open Vld): De inspraak van de lokale bevolking moet beter. Veiligheid is belangrijk, niet alleen op de overwegen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port de signes convictionnels au sein du personnel des chemins de fer belges" (55026537C)

24 Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dragen van levensbeschouwelijke tekenen door het Belgische spoorwegpersoneel" (55026537C)

24.01 **François De Smet** (DéFI): Dans une communication récente, la SNCB a utilisé l'image d'une travailleuse en uniforme portant un signe convictionnel.

24.01 **François De Smet** (DéFI): In een recente mededeling heeft de NMBS een beeld gebruikt van een werkneemster in uniform die een teken van een geloofs- of levensovertuiging draagt.

L'article 3 de l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel de la SNCB paraît s'en référer au statut du personnel de la SNCB qui ne contient aucune disposition sur la neutralité et/ou l'impartialité du personnel, au contraire de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant statut des agents de l'État.

Artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende het personeel van de Belgische spoorwegen lijkt te verwijzen naar het statuut van het personeel van de NMBS, dat geen bepalingen bevat over de neutraliteit en/of onpartijdigheid van het personeel, in tegenstelling tot het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel.

Cet arrêté royal constitue-t-il la base réglementaire déterminant l'interdiction du port de signes convictionnels pour les membres du personnel de la SNCB en uniforme? Dans l'affirmative, l'impartialité – qui passe par l'interdiction de port de signes convictionnels – distingue-t-elle selon le port ou non d'un uniforme? Ou existe-t-il une distinction selon que le personnel est en contact avec le public ou non?

Vormt dit koninklijk besluit de reglementaire basis voor het verbod op het dragen van tekens van een geloofs- of levensovertuiging door NMBS-personeel in uniform? Zo ja, verschilt die onpartijdigheid – waartoe ook het verbod op het dragen van dergelijke tekens behoort – naargelang er al dan niet een uniform gedragen wordt? Of is er een onderscheid naargelang het personeel al dan niet in contact staat met het publiek?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Les principes d'égalité et de non-discrimination au sein de la SNCB sont définis par l'avis 31/HR/2020 qui souligne l'ambition de la SNCB de développer une politique de diversité et d'inclusion en respectant la législation antidiscrimination et antiracisme. Chaque membre du personnel diffuse l'image interne et externe de la SNCB. Dès lors, il doit se comporter de manière équitable et non discriminatoire en toutes circonstances (apparence soignée et professionnelle, comportement verbal et non verbal professionnel).

24.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De principes van gelijkheid en non-discriminatie bij de NMBS worden omschreven in het advies 31/HR/2020, waarin onderstreept wordt dat de NMBS de ambitie heeft om een diversiteits- en inclusiviteitsbeleid te ontwikkelen dat strookt met de antidiscriminatie- en antiracismewetgeving. Elk personeelslid straalt het interne en externe imago van de NMBS uit. Daarom moeten ze in alle omstandigheden een billijke en niet-discriminerende houding aan de dag leggen (verzorgd en professioneel uiterlijk, professioneel verbaal en niet-verbaal gedrag).

Les agents qui portent un uniforme doivent respecter les instructions qui y sont relatives. La SNCB stipule que ces derniers ne peuvent porter de symbole visible de conviction religieuse, philosophique ou autre, car la SNCB souhaite diffuser une identité visuelle uniforme et cohérente. La distinction est non pas le contact avec le client, mais bien le port de l'uniforme qui est clairement défini. Le port de tels symboles est possible pour toutes les autres fonctions dans le respect des règles définies dans le cadre de la politique de diversité et d'inclusion de la SNCB: "All different, all PROS". Les PROS étant les valeurs d'entreprise de

De medewerkers die een uniform dragen, moeten de instructies daaromtrent in acht nemen. De NMBS bepaalt dat deze groep werknemers geen zichtbare symbolen van een geloofs-, levensbeschouwelijke of andere overtuiging mogen dragen, want de NMBS wil een uniforme en coherente visuele identiteit uitstralen. Het onderscheid wordt niet gemaakt op basis van het contact met de klant, maar van het dragen van het uniform, dat duidelijk omschreven is. Het dragen van zulke symbolen is mogelijk in alle andere functies voor zover de regels die vastgelegd zijn in het kader van het diversiteits- en inclusiviteitsbeleid

la SNCB: professionnalisme, respect, oser entreprendre et savoir collaborer.

van de NMBS, dat de naam "*All different, all PROS*" draagt, in acht genomen worden. PROS staat voor de bedrijfswaarden van de NMBS: professionalisme, respect, durven ondernemen en kunnen samenwerken.

En février 2022, la SNCB a reçu le "Direct Award" d'Actiris pour son engagement en matière de diversité, ce qui démontre qu'elle est un employeur exemplaire au sein duquel de nombreux talents contribuent à construire le train de demain.

In februari 2022 heeft de NMBS van Actiris het Diversiteitslabel ontvangen voor haar engagement op het vlak van diversiteit. Dat toont aan dat de NMBS een voorbeeldige werkgever is, waar vele talentvolle medewerkers een bijdrage leveren tot de uitbouw van de trein van morgen.

24.03 François De Smet (DéFI): Les signes convictionnels sont admis hors uniforme comme dans l'administration fédérale. Ceci dit, des sociétés de transport telles la STIB, où il est interdit de porter les signes convictionnels, peuvent aussi recevoir des récompenses en matière de diversité. Cette interprétation différente de normes devra être clarifiée pour toutes les administrations du pays confondues, au risque de ne pas s'en sortir. Nous croyons qu'il n'y qu'une seule neutralité qui se voit dans les actes et l'apparence. Votre réponse très informative est aussi édifiante.

24.03 François De Smet (DéFI): Net zoals in de federale administratie is het toegestaan om levensbeschouwelijke tekenen te dragen voor wie geen uniform draagt. Dat neemt niet weg dat vervoersmaatschappijen zoals de MIVB, die het dragen van levensbeschouwelijke tekenen verbiedt, op het vlak van diversiteit ook onderscheidingen kunnen ontvangen. Die verschillende interpretatie van de normen moet voor alle administraties van het land verduidelijkt worden, want anders kan niemand er nog wijs uit worden. Volgens ons bestaat er slechts één enkele vorm van neutraliteit, die tot uiting komt in de daden en het voorkomen. Uw zeer informatieve antwoord is meteen ook erg verhelderend.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55026645C de Mme Verhaert est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55026645C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

25 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recommandations formulées à la suite des attentats du 22 mars" (55026701C)

25 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanbevelingen na de aanslagen van 22 maart" (55026701C)

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Malgré les attentats du 22 mars, Brussels Airport ne prend guère d'initiatives pour appliquer les procédures de sécurité.

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ondanks de voorbije aanslagen doet Brussels Airport weinig om de veiligheidsprocedures na te leven.

Les recommandations de la commission d'enquête parlementaire sont-elles suivies? Dans quelle mesure du personnel de sécurité supplémentaire a-t-il été engagé? Un tel attentat pourrait-il encore être commis? Quelles mesures le ministre a-t-il déjà prises pour améliorer la sécurité et lesquelles prendra-t-il encore?

Worden de aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie opgevolgd? In welke mate kwam er extra veiligheidspersoneel bij? Is een dergelijke aanslag nog mogelijk? Welke stappen voor meer veiligheid heeft de minister al ondernomen en zal hij nog nemen?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les terribles attentats du 22 mars 2016 resteront à jamais une tragédie nationale. L'autorité publique doit en tirer des enseignements et veiller à ce qu'un tel drame ne se reproduise plus jamais. La

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De vreselijke aanslagen van 22 maart 2016 blijven voor altijd een nationale tragedie. De overheid moet daaruit lering trekken en zorgen dat zoiets nooit meer gebeurt. De parlementaire

commission d'enquête parlementaire a formulé des recommandations pour différentes compétences. Je limiterai ma réponse aux recommandations relatives à l'aviation.

La DGTA m'a remis un rapport sur le suivi des recommandations. Deux de ces recommandations portaient sur le renforcement du personnel. Les recrutements nécessaires ont été effectués durant les années qui ont suivi les attentats. À l'heure actuelle, le service sûreté aéroportuaire de la DGTA est composé en ETP de 5,5 inspecteurs néerlandophones (un poste à temps plein est vacant), de 5 inspecteurs francophones et de 3,8 membres du personnel administratif. Un ETP supplémentaire à temps plein est attendu pour le troisième trimestre de 2022, ainsi qu'un chef de service. Le nombre de membres du personnel de sécurité évolue en permanence à l'aéroport, notamment sous l'influence des activités aéroportuaires.

À l'approche de l'audit européen, l'on s'est attaqué à certains problèmes. L'audit s'est entre-temps clôturé et a donné suite à toutes les observations. L'audit du service Sécurité aéroportuaire que j'ai fait réaliser récemment a abouti à une série d'observations qui ont déjà fait l'objet d'un plan d'action. Le National Aviation Security Plan est actualisé en concertation avec les parties prenantes. Les inspecteurs ont reçu une formation supplémentaire qui leur permet d'effectuer des tests supplémentaires. L'informatisation du processus de demandes de vérifications des antécédents est en cours. La DGTA a été également réorganisée.

En ce qui concerne la recommandation de renforcer la concertation avec le personnel et les syndicats, des structures de concertation formelles appropriées existent. En outre, il existe des contacts informels avec le personnel et des réunions bilatérales sont organisées avec certains aéroports.

Dans l'une des recommandations, il est demandé de centraliser la délivrance des passeports de sécurité dans un seul service. Toutefois, il n'est pas souhaitable de dédoubler la création des badges et l'implémentation technique du contrôle d'accès électronique.

Il a également été demandé que les autorités pilotent les actions de tous les inspecteurs aéroportuaires. Il n'y a pas eu de changement dans ce domaine. Le planning est établi en tenant compte des exigences de la Commission européenne. La sécurité requiert des contrôles et des ajustements constants. Donc, d'autres mesures

onderzoekscommissie heeft aanbevelingen geformuleerd voor verschillende bevoegdheden. Ik beperk mijn antwoord tot de aanbevelingen inzake de luchtvaart.

Het DGLV bezorgde me een verslag over de follow-up van de aanbevelingen. Twee aanbevelingen gingen over de versterking van het personeel. De nodige aanwervingen werden gedaan in de jaren na de aanslagen. Momenteel bestaat de dienst luchthavenbeveiliging van het DGLV uit 5,5 vte's Nederlandstalige inspecteurs (één voltijdse betrekking is vacant), 5 vte's Franstalige inspecteurs en 3,8 vte's administratief personeel. Een extra voltijdse kracht wordt verwacht in het derde kwartaal van 2022, alsook een diensthoofd. Het aantal leden van het veiligheidspersoneel evolueert voortdurend op de luchthaven, onder andere onder invloed van de luchthavenactiviteiten.

In de aanloop naar de Europese audit werden een aantal problemen aangepakt. De audit werd intussen afgesloten en er werd aan alle opmerkingen gevolg gegeven. De audit van de dienst Luchthavenbeveiliging die ik recent liet uitvoeren, leidde tot een aantal opmerkingen waarvoor al een actieplan werd opgesteld. Het National Aviation Security Plan wordt in overleg met de stakeholders geactualiseerd. De inspecteurs hebben een bijkomende opleiding gekregen om extra tests te kunnen uitvoeren. De informatisering van het proces voor aanvragen van achtergrondonderzoeken loopt. Het DGLV werd ook gereorganiseerd.

Met betrekking tot de aanbeveling om het overleg met het personeel en de vakbonden te versterken, bestaan er geëigende formele overlegstructuren. Daarnaast zijn er informele contacten met het personeel en vinden er bilaterale vergaderingen plaats met bepaalde luchthavens.

Er is ook een aanbeveling waarin wordt gevraagd de afgifte van de veiligheidspasjes te centraliseren in een enkele dienst. Het is echter niet wenselijk het aanmaken van de badges en de technische implementatie van de elektronische toegangscontrole te ontdubbelen.

Er werd ook gevraagd dat de overheid de acties van alle luchthaveninspecteurs zou aansturen. Er gebeurde op dat vlak geen wijziging. De planning wordt opgesteld, rekening houdend met de eisen van de Europese Commissie. Veiligheid vereist voortdurende controles en bijsturingen. Er zullen dus nog maatregelen volgen. Ik blijf dat alles met

seront prises. Je continuerai à suivre ce dossier avec attention.

25.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Je remercie le ministre pour sa réponse détaillée.

25.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik dank de minister voor zijn uitgebreide antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 16.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.16 uur.