



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE  
INSTELLINGEN

**Mardi**

**30-03-2021**

**Après-midi**

**Dinsdag**

**30-03-2021**

**Namiddag**

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

| Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                                                                                                                 | Afkortingen bij de nummering van de publicaties : |                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 55 0000/000                                      | Document parlementaire de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                               | DOC 55 0000/000                                   | Parlementair stuk van de 55 <sup>e</sup> 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

|                                                                                                                                                                                                                   |   |                                                                                                                                                                                                                  |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Les mesures corona à la SNCB: débat d'actualité et questions jointes de                                                                                                                                           | 1 | De coronamaatregelen bij de NMBS: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van                                                                                                                                    | 1 |
| - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de lutte contre le coronavirus à la SNCB" (55015521C)                                                                                      | 1 | - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen bij de NMBS" (55015521C)                                                                                                    | 1 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures contre le coronavirus pour le transport ferroviaire" (55015716C)                                                                   | 1 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe coronamaatregelen voor het treinvervoer" (55015716C)                                                                                     | 1 |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures contre le coronavirus dans les trains" (55015720C)                                                                               | 1 | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe coronamaatregelen op het spoor" (55015720C)                                                                                            | 1 |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures sanitaires à la SNCB et la mise en demeure du ministre de la Mobilité" (55015809C)                                                            | 1 | - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanitaire maatregelen bij de NMBS en de ingebrekestelling van de minister van Mobiliteit" (55015809C)                                            | 1 |
| - Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en demeure du ministre décidée par le gouverneur de la Flandre occidentale" (55015833C)                                                             | 1 | - Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebrekestelling van de minister door de gouverneur van West-Vlaanderen" (55015833C)                                                              | 1 |
| - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus dans les trains pendant les vacances de Pâques" (55016017C)                                                          | 1 | - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen op de trein tijdens de paasvakantie" (55016017C)                                                                            | 1 |
| - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures anti-covid à la SNCB" (55016045C)                                                                                              | 1 | - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe coronamaatregelen bij de NMBS" (55016045C)                                                                                           | 1 |
| - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus dans les trains" (55016046C)                                                                                             | 1 | - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen in de trein" (55016046C)                                                                                                        | 1 |
| <b>Orateurs: Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</b> |   | <b>Spreekers: Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</b> |   |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                              | 8 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                         | 8 |
| - Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les ambitions en matière de transport de marchandises par rail" (55014614C)                                    | 8 | - Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De ambitie inzake goederenvervoer per spoor" (55014614C)                                                     | 8 |
| - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le doublement du transport de marchandises par rail" (55014839C)                                                                                               | 8 | - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdubbelen van het goederenvervoer per spoor" (55014839C)                                                                                           | 8 |
| - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne marchandises L27A à la                                                                                                                     | 8 | - Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het goederenspoor L27A ter                                                                                                                    | 8 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                  |    |                                                                                                                                                                                                                                                                           |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| hauteur de Oude Landen à Ekeren" (55015244C)                                                                                                                                                                                                                     |    | hoogte van Oude Landen te Ekeren" (55015244C)                                                                                                                                                                                                                             |    |
| - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le doublement du transport de marchandises par le rail belge d'ici 2030" (55016003C)<br><i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 8  | - Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdubbeling van het goederentransport over het Belgische spoor tegen 2030" (55016003C)<br><i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 8  |
| Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de travail mortel chez Infrabel" (55014746C)<br><i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                          | 10 | Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dodelijke werkongeval bij Infrabel" (55014746C)<br><i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                      | 10 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                             | 11 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                  | 11 |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55014800C)                                                                                                                                                           | 12 | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttrein in België" (55014800C)                                                                                                                                                                      | 12 |
| - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle initiative de trains de nuit depuis les Pays-Bas" (55015092C)                                                                                                                                 | 12 | - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe initiatief met betrekking tot nachttreinen vanuit Nederland" (55015092C)                                                                                                                           | 12 |
| - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de train de nuit European Sleeper" (55015178C)                                                                                                                                                 | 12 | - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande nachttrein European Sleeper" (55015178C)                                                                                                                                                         | 12 |
| - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annonce d'une nouvelle liaison ferroviaire nocturne" (55015243C)<br><i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Mélissa Hanus, Nicolas Parent, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité  | 12 | - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankondiging van een nieuwe nachttreinverbinding" (55015243C)<br><i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Mélissa Hanus, Nicolas Parent, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit          | 12 |
| Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la SNCB" (55014815C)<br><i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                     | 15 | Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de NMBS" (55014815C)<br><i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                         | 15 |
| Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violence homophobe dans les trains" (55014842C)<br><i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                           | 15 | Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Homofobie geweld op de trein" (55014842C)<br><i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                            | 15 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                             | 16 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                  | 16 |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La migration de transit illégale par le rail" (55014849C)                                                                                                                                                | 16 | - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Illegale transmigratie via het spoor" (55014849C)                                                                                                                                                            | 16 |
| - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les migrants en transit qui se                                                                                                                                                                        | 16 | - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Transmigratie via de trein"                                                                                                                                                                               | 16 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| déplacent en train" (55016015C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                                                                                             |    | (55016015C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                                                                                                                         |    |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de la rénovation de la gare de Ninove" (55014851C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                       | 18 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de vernieuwing van het station Ninove" (55014851C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                          | 18 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                          | 18 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                            | 18 |
| - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les procédures de recours contre le nouveau Mobility Package européen" (55014871C)                                                                                                                                               | 18 | - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beroepsprocedures tegen het nieuwe Europese Mobility Package" (55014871C)                                                                                                                                                      | 18 |
| - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recours contre le paquet Mobilité et le soutien de la Belgique à la demande de Malte" (55015242C)                                                                                                                            | 18 | - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beroepsprocedures tegen het Mobility Package en de Belgische steun aan de Maltese zaak" (55015242C)                                                                                                                            | 18 |
| - Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours et la position de la Belgique concernant le paquet mobilité de l'UE" (55016062C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                         | 19 | - Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Belgische standpunt over en de beroepsprocedure tegen het EU-mobiliteitspakket" (55016062C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                        | 19 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision et le bilan de l'accord de coopération entre Infrabel, le Port d'Anvers et Railport" (55014988C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 21 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening en de stavaza van het samenwerkingsakkoord tussen Infrabel, Port of Antwerp & Railport" (55014988C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 21 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs" (55014989C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                             | 22 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling voor mededinging van het personenvervoer per spoor" (55014989C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                   | 22 |
| Question de Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Dinant" (55015026C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Christophe Bombled, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                 | 22 | Vraag van Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stillegging van de werken aan het station Dinant" (55015026C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Christophe Bombled, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                          | 22 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                          | 23 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                            | 23 |
| - Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'une aire de covoiturage à Sterpenich" (55015105C)                                                                                                                                                                     | 23 | - Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanleg van een carpoolparking in Sterpenich" (55015105C)                                                                                                                                                                          | 23 |

|                                                                                                                                                                             |    |                                                                                                                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55016022C)                                                                                  | 23 | - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55016022C)                                                                           | 23 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Benoît Piedboeuf</b> , président du groupe MR, <b>Josy Arens</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité           |    | <i>Sprekers:</i> <b>Benoît Piedboeuf</b> , voorzitter van de MR-fractie, <b>Josy Arens</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit       |    |
| Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du covid-19 sur l'extension du plan de transport" (55015113C)                              | 25 | Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van COVID-19 op de uitbreiding van het vervoersplan" (55015113C)                          | 25 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                      |    | <i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                        |    |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par l'atelier de maintenance de la SNCB à Melle" (55015139C)                        | 26 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast door de onderhoudswerkplaats van de NMBS te Melle" (55015139C)                             | 26 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                         |    | <i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                           |    |
| Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le développement des Points Mob" (55015179C)                                                              | 28 | Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontwikkeling van de mobipunten" (55015179C)                                                         | 28 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Nicolas Parent</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                         |    | <i>Sprekers:</i> <b>Nicolas Parent</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                           |    |
| Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du GSM dans un support pour smartphone" (55015221C)                                    | 29 | Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de gsm in een smartphonehouder" (55015221C)                                       | 29 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Joris Vandenbroucke</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                    |    | <i>Sprekers:</i> <b>Joris Vandenbroucke</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                      |    |
| Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un meilleur désenclavement du sud de la Flandre orientale vers Gand, Bruges et la côte" (55015239C) | 30 | Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere ontsluiting van Zuid-Oost-Vlaanderen naar Gent, Brugge en de kust" (55015239C)        | 30 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Pieter De Spiegeleer</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Pieter De Spiegeleer</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                     |    |
| Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores du matériel roulant de la SNCB et d'Infrabel" (55015245C)                     | 31 | Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast van het rollend materieel van de NMBS en van Infrabel" (55015245C)            | 31 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Pieter De Spiegeleer</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Pieter De Spiegeleer</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                     |    |
| Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de rafraîchissement et de réaménagement des gares et arrêts du RER" (55015247C)         | 32 | Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Opfrissingswerken en herinrichting van stations en stopplaatsen in het GEN-gedeelte" (55015247C) | 32 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Pieter De Spiegeleer</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Pieter De Spiegeleer</b> , <b>Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                     |    |
| Question de Jean-Marc Delizée à Georges                                                                                                                                     | 33 | Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges                                                                                                                                     | 33 |

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours introduit par Infrabel contre le Retail Park La Couvinoise" (55015276C)

*Orateurs:* **Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het door Infrabel aangetekende bezwaar tegen het retailpark La Couvinoise" (55015276C)

*Sprekers:* **Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de gratuité à la SNCB" (55015300C)

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

34 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratispolitiek bij de NMBS" (55015300C)

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête publique en cas de suppression d'un passage à niveau" (55015302C)

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

35 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het openbaar onderzoek bij afschaffing van een spoorovergang" (55015302C)

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cybersécurité et nos chemins de fer" (55015497C)

*Orateurs:* **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

36 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cybersecurity en onze spoorwegen" (55015497C)

*Sprekers:* **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel utilisé sur la liaison Anvers-Hamont" (55015527C)

*Orateurs:* **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

36 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55015527C)

*Sprekers:* **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire à Herentals" (55015531C)

*Orateurs:* **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

37 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug te Herentals" (55015531C)

*Sprekers:* **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération d'automates" (55015535C)

*Orateurs:* **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

38 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe generatie biljetautomaten" (55015535C)

*Sprekers:* **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de ressources humaines du Groupe SNCB" (55015606C)

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

39 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het HR-beleid van de NMBS-Groep" (55015606C)

*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

40 Samengevoegde vragen van

40

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats concernant l'utilisation

40 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten betreffende het

40

|                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |                                                                                                                                                                                                                                                                      |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| du Hello Belgium Railpass gratuit" (55015607C)                                                                                                                                                                                                                          |    | gebruik van de gratis Hello Belgium Railpass" (55015607C)                                                                                                                                                                                                            |    |
| - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Hello Belgium Railpass gratuit" (55016018C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, <b>Marianne Verhaert</b>        | 40 | - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de gratis Hello Belgium Railpass" (55016018C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, <b>Marianne Verhaert</b> | 40 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La différence de prix entre les billets de train en ligne et imprimés" (55015611C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité     | 41 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verschil in prijs tussen online en geprinte treintickets" (55015611C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit          | 41 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les semelles isolantes contre les nuisances sonores" (55015617C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                       | 42 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Railpads tegen geluidshinder" (55015617C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                          | 42 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'axe international Bruxelles-Luxembourg" (55015619C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                  | 43 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale as Brussel-Luxemburg" (55015619C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                | 43 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mendicité active dans les trains et dans les gares" (55015706C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                     | 44 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Actieve bedelarij op treinen en in stations" (55015706C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                           | 44 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prêts accordés par la facilité pour la reprise et la résilience (FRR)" (55015813C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 45 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de Recovery and Resilience Facility (RRF) verstrekte leningen" (55015813C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 45 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La journée de grève nationale le 29 mars 2021" (55015880C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                             | 45 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale stakingsdag op 29 maart 2021" (55015880C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                             | 45 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                    | 46 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                             | 46 |
| - Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision du Conseil d'État concernant l'application de la législation linguistique chez skeyes" (55015889C)                                                                                                   | 46 | - Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van de Raad van State inzake de toepassing van de taalwetgeving bij skeyes" (55015889C)                                                                                                     | 46 |

- |                                                                                                                                                                                                                                                                             |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <p>- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt du Conseil d'État sur l'absence de cadres linguistiques chez skeyes" (55015897C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 46 | <p>- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van de Raad van State over het ontbreken van taalkaders bij skeyes" (55015897C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 46 |
| <p>Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le télétravail à la SNCB" (55015896C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>                                          | 47 | <p>Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het telewerk bij de NMBS" (55015896C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>                                                | 47 |
| <p>Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau président du conseil d'administration de la SNCB" (55016039C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>   | 47 | <p>Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55016039C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>            | 47 |



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

du

**MARDI 30 MARS 2021**

Après-midi

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

van

**DINSDAG 30 MAART 2021**

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

**01** Les mesures corona à la SNCB: débat d'actualité et questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de lutte contre le coronavirus à la SNCB" (55015521C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures contre le coronavirus pour le transport ferroviaire" (55015716C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures contre le coronavirus dans les trains" (55015720C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures sanitaires à la SNCB et la mise en demeure du ministre de la Mobilité" (55015809C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en demeure du ministre décidée par le gouverneur de la Flandre occidentale" (55015833C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus dans les trains pendant les vacances de Pâques" (55016017C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures anti-covid à la SNCB" (55016045C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus dans les trains" (55016046C)

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 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** De coronamaatregelen bij de NMBS: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De coronamaatregelen bij de NMBS" (55015521C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe coronamaatregelen voor het treinvervoer" (55015716C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe coronamaatregelen op het spoor" (55015720C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De sanitaire maatregelen bij de NMBS en de ingebrekestelling van de minister van Mobilité" (55015809C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De ingebrekestelling van de minister door de gouverneur van West-Vlaanderen" (55015833C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De coronamaatregelen op de trein tijdens de paasvakantie" (55016017C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe coronamaatregelen bij de NMBS" (55016045C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De coronamaatregelen in de trein" (55016046C)

**01.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Combien d'infections avec le covid-19 ont-elles été attribuées à des contacts à haut risque dans le train? Existe-t-il des études scientifiques concernant le risque d'infection dans les transports publics? Des mesures supplémentaires ont-elles été prises pour le trafic ferroviaire en raison des nouveaux variants? Comment les mesures sont-elles respectées et contrôlées? Combien d'infractions ont-elles été constatées? Combien d'amendes ont-elles été imposées? Est-il utile de rendre obligatoire les masques FFP2 ou les masques chirurgicaux? Qu'en est-il de la ventilation dans les rames? La capacité maximale est-elle contrôlée? Quelle est la réaction du grand public face à la nouvelle appli indiquant l'affluence dans les trains?

**01.02 Frank Troosters (VB):** *Le Comité de concertation du 19 mars 2021 a décidé que, pendant le week-end et les vacances scolaires, les passagers dans les trains à destination touristique ne peuvent s'asseoir que du côté de la fenêtre.*

*Quel impact cette mesure aura-t-elle sur la capacité et sur les revenus de la SNCB? En fonction de quels critères détermine-t-on si une destination est touristique? Des concertations avec la SNCB ont-elles eu lieu?*

**01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Je viens d'apprendre que quelqu'un a dû attendre le train pendant trois heures à Bruxelles-Midi, alors que la règle de la fenêtre n'a même pas encore été appliquée! Cette mesure difficile à mettre en œuvre aurait été l'idée du commissaire corona Pedro Facon.

Le confirmez-vous? Cette mesure a-t-elle fait l'objet d'une concertation préalable avec la SNCB? Quelle était sa vision? Comment ces nouvelles mesures seront-elles appliquées? Que faire si les voyageurs ne peuvent plus trouver de place libre quand le train est déjà parti? La SNCB accordera-t-elle une compensation aux voyageurs concernés? À combien s'élève la perte estimée du chiffre d'affaires de la SNCB qui en résulte? Quelle sera l'ampleur des surcoûts de la mise en œuvre de ces mesures et de leur contrôle pour la SNCB? Ne vaudrait-il pas mieux autoriser tous les voyageurs à accéder à la première classe?

**01.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Tout le monde avait prédit que les vacances de Pâques pourraient poser problème. La SNCB n'y voyait pas de souci et estimait qu'une bonne préparation n'était pas nécessaire. Les mesures telles que la règle de la fenêtre font l'objet de nombreuses critiques et leur

**01.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Hoeveel besmettingen met het coronavirus werden toegewezen aan risicocontacten op de trein? Bestaat er wetenschappelijk onderzoek rond het besmettingsrisico op het openbaar vervoer? Zijn er door de nieuwe varianten bijkomende maatregelen genomen voor het treinverkeer? Hoe verloopt de naleving van de maatregelen en de controle daarop? Hoeveel overtredingen werden er vastgesteld? Hoeveel boetes werden er uitgeschreven? Is het zinvol om FFP2- of chirurgische maskers te verplichten? Hoe zit het met de verluchting in de treinstellen? Wordt de maximale capaciteit gecontroleerd? Hoe wordt de nieuwe app over de drukte op de treinen onthaald?

**01.02 Frank Troosters (VB):** *Het Overlegcomité van 19 maart 2021 besloot dat treinreizigers in het weekend en tijdens de schoolvakanties op weg naar toeristische trekpleisters enkel aan het raam mogen zitten.*

*Welke impact heeft dat op de capaciteit en op de inkomsten van de NMBS? Hoe wordt bepaald of er sprake is van een toeristische bestemming? Werd er overlegd met de NMBS?*

**01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Ik vernam net nog dat iemand in het Zuidstation drie uur moest wachten op de trein, terwijl het raamakkoord nog niet eens is uitgevoerd! Naar verluidt was deze moeilijk uitvoerbare maatregel een idee van coronacommissaris Pedro Facon.

Klopt dat? Werd daarover op voorhand overlegd met de NMBS? Wat was hun visie? Hoe moeten deze nieuwe maatregelen worden gehandhaafd? Wat als reizigers geen vrije plaats meer vinden wanneer de trein al vertrokken is? Zal de NMBS hen compenseren? Hoeveel omzetverlies zal de NMBS hierdoor naar schatting lijden? Hoeveel zal het de NMBS extra kosten om deze maatregelen uit te voeren en te controleren? Kan men niet beter de eerste klasse openstellen voor iedereen?

**01.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Iedereen voorspelde dat de paasvakantie een potentieel probleem zou worden. De NMBS zag echter geen problemen en vond een gepaste voorbereiding lange tijd niet nodig. Maatregelen als de fameuze raamregel worden nu onthaald op veel kritiek en de

efficacité est remise en doute. Pendant les vacances de Pâques, soit un an après le premier confinement, la SNCB mènera un projet pilote afin de prévoir les flux de voyageurs vers Ostende. Le ministre a, lui aussi, toujours répondu tranquillement aux questions sur les problèmes auxquels on pouvait s'attendre pendant les vacances de Pâques. Par conséquent, les gares de Bruxelles-Nord et de Gand-Saint-Pierre ont été prises d'assaut sans aucune gestion des foules. C'est hallucinant.

Combien de temps devons-nous encore voir de telles situations se produire? Quand la SNCB développera-t-elle enfin un système de réservation? Y travaille-t-elle, oui ou non?

**01.05 Marianne Verhaert** (Open Vld): *Un effort supplémentaire, y compris à bord des trains, doit être fourni au cours des deux prochaines semaines de vacances de Pâques afin d'endiguer la propagation du virus. Le Comité de concertation a décidé que le week-end et durant les vacances seules les places côté fenêtre pourront être occupées à bord des trains en partance vers des destinations touristiques.*

*Le ministre pourrait-il commenter cette décision? Quelles en seront les modalités pratiques? La SNCB a-t-elle déjà été consultée à ce sujet et quels sont les problèmes liés à la mise en œuvre de la mesure? D'autres mesures seront-elles nécessaires? Le ministre pourrait-il fournir de plus amples détails sur les mesures prévues à bord des trains pour Ostende durant les vacances de Pâques? Du gel hydroalcoolique sera-t-il à la disposition des voyageurs à tous les guichets?*

**01.06 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): À partir du 3 avril, durant les week-ends et les vacances scolaires, les voyageurs ne pourront s'asseoir que du côté de la fenêtre dans les trains à destination touristique. Cette mesure ne s'appliquera qu'aux trains à destination de la côte.

En quoi consiste exactement cette mesure? Comment sera-t-elle mise en œuvre? Quel est son objectif, et la SNCB a-t-elle été consultée au préalable? Comment la SNCB va-t-elle gérer la fermeture éventuelle de gares sur instruction du bourgmestre au cas où les trains seraient néanmoins trop bondés? Le ministre a-t-il également reçu une mise en demeure du gouverneur de la Flandre occidentale? Peut-il fournir des explications à ce sujet? Ne serait-il pas préférable d'introduire un système de réservation?

**01.07 Mélissa Hanus** (PS): Le dernier Codeco a

effectivité ervan is twijfelachtig. De NMBS zal in de paasvakantie ook een proefproject opzetten om de reizigersstromen naar Oostende te voorspellen, een jaar na de eerste lockdown. Ook de minister bleef geruststellend antwoorden op vragen over te verwachten problemen in de paasvakantie. Het gevolg is dat stations als Brussel-Noord en Gent-Sint-Pieters werden overrompeld zonder enige *crowd control*. Dat is hallucinant.

Hoelang moeten wij die toestanden nog aanzien? Wanneer zal de NMBS het reservatiesysteem eindelijk uitwerken? Is zij daarmee bezig, ja of neen?

**01.05 Marianne Verhaert** (Open Vld): *Om het virus terug te dringen tijdens de komende twee weken paasvakantie, moet een extra tandje worden bijgestoken, ook op de trein. Het Overlegcomité besliste om enkel de zitplaatsen aan het raam toe te laten in het weekend en tijdens de vakantie voor treinen naar toeristische bestemmingen.*

*Kan de minister die beslissing toelichten? Hoe gaat dit alles praktisch in zijn werk? Is daarover al overlegd met de NMBS en op welke problemen stuit de NMBS bij de invoering ervan? Zijn nog andere maatregelen nodig? Kan de minister meer details kwijt over zijn voorgenomen maatregel voor het reizigersverkeer richting Oostende tijdens de paasvakantie? Wordt er handgel ter beschikking gesteld bij alle loketten?*

**01.06 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Vanaf 3 april mag men in de weekends en tijdens schoolvakanties enkel aan een raam plaatsnemen op treinen naar een toeristische bestemming. Het zou daarbij slechts gaan om treinen naar de kust.

Wat houdt deze maatregel precies in? Hoe zal die worden geïmplementeerd? Wat is het doel ervan en werd de NMBS hierover vooraf geraadpleegd? Hoe zal de NMBS omgaan met de mogelijke sluiting van stations op burgemeestersbevel als de treinen toch te vol zouden zitten? Heeft de minister ook een ingebrekestelling gekregen van de gouverneur van West-Vlaanderen? Kan hij dit verder toelichten? Zou men niet beter een reservatiesysteem invoeren?

**01.07 Mélissa Hanus** (PS): Op de jongste

imposé aux adultes de ne s'asseoir que du côté fenêtre dans les trains à destination touristique. Votre cabinet a précisé que cela concernait les trains à destination de la côte et non ceux qui en reviennent, ni les autres destinations.

Il est par ailleurs essentiel d'assurer la cohérence des mesures afin qu'elles soient comprises par tous.

Puisque les déplacements ne sont pas interdits, la SNCB doit répondre aux attentes en offrant des mesures de distanciation suffisantes.

Pourquoi l'obligation de s'asseoir côté fenêtre ne s'applique-t-elle pas aux trains revenant de la côte ni aux autres zones touristiques? Comment la SNCB la fera-t-elle respecter? Comment évitera-t-elle les attroupements sur les quais? En a-t-elle les moyens humains? Comment éviter les contaminations de cheminots? Face à l'accélération de la propagation, la SNCB ne devrait-elle pas augmenter le nombre de places assises pour offrir un maximum d'espace entre les voyageurs?

**01.08** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Depuis le début de la pandémie, les trains ont continué à circuler. Je tiens à remercier expressément les employés de la SNCB à cet égard. Depuis des mois, la SNCB prend de nombreuses mesures pour que tous les trains circulent de la manière la plus sûre possible. À ce stade, le risque de contamination est assez faible. Les résultats scientifiques sont régulièrement échangés lors de réunions avec l'Union internationale des chemins de fer. Une enquête approfondie de la Deutsche Bahn a montré que l'utilisation du train n'a pas entraîné une incidence accrue.

(*En français*) Les mesures prises sont: l'obligation du port du masque dans les trains – globalement respectée –, des annonces systématiques sur la gestion de la pandémie et la nécessité de conserver ses distances; le nettoyage régulier des trains; des capacités maximales de trains malgré le peu de voyageurs et, de façon exceptionnelle, le déclassement de voitures de première classe; le contrôle de foules vers des destinations fréquentées.

vergadering van het Overlegcomité werd er beslist dat volwassenen in de treinen met een toeristische bestemming enkel aan het raam mogen plaatsnemen. Uw kabinet heeft gepreciseerd dat die maatregel enkel van toepassing is in de treinen naar de kust, en niet in de treinen van de kust naar het binnenland, noch in de treinen met een andere bestemming.

Het is echter essentieel dat de maatregelen coherent zijn, zodat iedereen ze begrijpt.

Aangezien verplaatsingen niet verboden worden, moet de NMBS op de verwachtingen inspelen en voldoende maatregelen nemen om social distancing mogelijk te maken.

Waarom geldt de verplichting om aan het raam plaats te nemen niet in de treinen op de terugweg van de kust, noch in de treinen naar andere toeristische bestemmingen? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat die regel nageleefd wordt? Hoe zal de spoorwegmaatschappij voorkomen dat de reizigers op de perrons te hoop lopen? Heeft het bedrijf daartoe voldoende personeel? Hoe kan er voorkomen worden dat het spoorwegpersoneel besmet raakt? Zou de NMBS in het licht van de versnelde toename van het aantal besmettingen het aantal zitplaatsen niet moeten verhogen zodat de reizigers zo ver mogelijk van elkaar kunnen zitten?

**01.08** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Sinds het begin van de pandemie zijn de treinen blijven rijden. Ik wil de medewerkers van de NMBS daarvoor nadrukkelijk bedanken. De NMBS neemt al maanden tal van maatregelen om alle ritten zo veilig mogelijk te laten verlopen. In dit stadium is het risico op besmetting vrij klein. Regelmatig worden wetenschappelijke bevindingen uitgewisseld op vergaderingen met de International Union of Railways. Een uitgebreid onderzoek van de Deutsche Bahn toonde aan dat er geen verhoogde incidentie was bij het treingebruik.

(*Frans*) De genomen maatregelen zijn: het verplicht dragen van een mondkapje in de trein – waar men zich over het algemeen goed aan houdt – stelselmatige aankondigingen over de aanpak van de pandemie en de noodzaak om afstand te bewaren, het geregeld schoonmaken van de treinen, een maximale treincapaciteit ondanks het geringe aantal reizigers en, uitzonderlijk, de declassering van eerste klasrijtuigen, crowdcontrol op treinen naar populaire bestemmingen.

*(En néerlandais)* Les mesures de prévention sont prises en fonction des directives de Sciensano. En outre, une analyse des risques est réalisée en concertation étroite avec les médecins du travail des services externes de prévention. Les accompagnateurs de train et le personnel de gare veillent au respect des mesures de lutte contre le coronavirus.

*(En français)* La police doit contrôler les mesures y compris dans les gares et les trains. Securail en est également chargé. Avant le 14 mars 2021, il avait dressé 4 737 PV pour non-port du masque, ce qui est peu au vu du nombre de voyageurs. La mesure est bien respectée.

L'air est régulièrement renouvelé dans les trains, surtout les plus récents. Des études internationales n'indiquent pas un risque plus élevé d'infection dans les trains qu'ailleurs.

À la veille des vacances de Pâques, des mesures complémentaires s'imposaient pour éviter les concentrations trop grandes de population en certains endroits du pays et les contaminations.

*(En néerlandais)* Le gouvernement assume également ses responsabilités. La mesure en question a été prise à la requête explicite du commissaire corona. Elle sera d'application du 3 avril jusqu'à la fin du mois, à l'exception des jours d'école et ne concerne que les destinations touristiques. Une exception est prévue pour les enfants de moins de douze ans.

*(En français)* Une fois prise la décision, on en a discuté avec la SNCB et le Centre fédéral de crise pour définir ses contours et déterminer les mesures d'accompagnement. La côte concentre le plus grand nombre de déplacements et peut générer une surcharge des trains. La mesure s'appliquera à Ostende, Blankenberge et Knokke, les trois stations à la plus forte affluence.

*(En néerlandais)* La mise en œuvre de cette mesure n'étant pas évidente, elle nécessite une bonne collaboration entre tous les services.

*(En français)* Un maximum d'agents seront mobilisés, avec des renforts extérieurs. Je remercie la SNCB pour les efforts réalisés.

Des accompagnateurs évalueront le nombre de places disponibles dans les trains, afin d'en

*(Nederlands)* De preventiemaatregelen worden genomen conform de richtlijnen van Sciensano. Ook voert men een risicoanalyse uit in nauw overleg met de arbeidsgeneesheren van externe preventiediensten. De treinbegeleiders en het stationspersoneel bewaken de naleving van de coronamaatregelen.

*(Frans)* De politie moet controleren of de maatregelen nageleefd worden, ook in de stations en de treinen. Securail is eveneens belast met die taak. Vóór 14 maart 2021 had die dienst 4.737 pv's opgesteld wegens het niet dragen van een mondk masker, wat weinig is in verhouding tot het aantal reizigers. De maatregel wordt goed nageleefd.

De treinen, vooral de meeste recente, worden regelmatig geventileerd. Internationale studies hebben niet uitgewezen dat het risico op besmetting in de trein hoger is dan elders.

Aan de vooravond van de paasvakantie moesten er bijkomende maatregelen genomen worden om te grote bevolkingsconcentraties op bepaalde plaatsen in het land en besmettingen te voorkomen.

*(Nederlands)* Ook de overheid neemt haar verantwoordelijkheid. De bewuste raammaatregel kwam er op expliciete vraag van het coronacommissariaat. Hij gaat in op 3 april en loopt tot einde april, geldt niet op schooldagen en is er alleen voor toeristische bestemmingen. Kinderen onder de twaalf jaar zijn een uitzondering.

*(Frans)* Zodra de beslissing genomen was, werd ze met de NMBS en het federaal Crisiscentrum besproken om de contouren ervan te bepalen en de flankerende maatregelen vast te stellen. De kust zorgt voor het hoogste aantal verplaatsingen, wat tot een overbezetting van de treinen kan leiden. De maatregel zal voor Oostende, Blankenberge en Knokke gelden, de drie stations met het hoogste aantal reizigers.

*(Nederlands)* Aangezien het geen gemakkelijk uitvoerbare maatregel is, is een goede samenwerking tussen alle diensten nodig.

*(Frans)* Er zal zoveel mogelijk spoorwegpersoneel ingezet worden, waarbij er ook een beroep gedaan zal worden op externe versterking. Ik dank de NMBS voor de geleverde inspanningen.

De treinbegeleiders zullen beoordelen hoeveel plaatsen er in de treinen beschikbaar zijn, opdat

informer la station suivante, de déterminer le nombre de personnes pouvant monter et de canaliser les voyageurs en attente.

Le retour de la mer risque d'être plus compliqué que l'aller, car tout le monde veut rentrer entre 18 h et 20 h. C'est ce qui a engendré des rassemblements non souhaités dans les stations d'Ostende, notamment, au mois d'août dernier.

Des mesures spécifiques sont prises, comme des trains de réserve pour les retours, le déclassement de la 1<sup>ère</sup> classe et la non-application de la règle de la fenêtre. Les autres règles sanitaires restent d'application. Beaucoup de voyageurs descendent déjà du train à Bruges ou à Gand, libérant de la place.

La SNCB assurera la communication envers les voyageurs dans les prochaines heures.

Je voulais garantir aux Belges la possibilité de se rendre à la mer dans les meilleures conditions. Il existe de nombreuses autres destinations fantastiques dans notre pays.

J'ai bien reçu le courrier du gouverneur de Flandre occidentale.

Un peu excessive, sa réaction ne correspond pas à la méthode que j'ai choisie pour faciliter le dialogue. Si je comprends qu'il est difficile de gérer de nombreux touristes alors que l'horeca est fermé, il est important d'affirmer que la mer du Nord appartient à tous. Lors de réunions réunissant des représentants de la SNCB, du cabinet de la ministre de l'Intérieur, du Centre de crise, des bourgmestres et le gouverneur, un dialogue constructif a permis de prendre des mesures.

*(En néerlandais)* La SNCB a proposé le 5 mars déjà un système permettant d'anticiper les flux de voyageurs, lequel se base sur les informations du planificateur de voyage. Le projet pilote pour les trains à destination d'Ostende pendant les vacances de Pâques devra en effet être évalué.

*(En français)* Une meilleure communication est prévue entre la SNCB et les services d'ordre de la zone côtière pour mieux anticiper l'arrivée de voyageurs. Il faut continuer à faire circuler les trains. Je veux défendre notre mobilité et notre liberté.

*(En néerlandais)* Le premier confinement nous a

men in het volgende station waar de trein halt houdt op de hoogte is, kan bepalen hoeveel reizigers er kunnen opstappen en de stroom wachtende reizigers in goede banen kan leiden.

De terugreis naar het binnenland dreigt moeilijker te worden dan de heenreis, aangezien iedereen tussen 18 en 20 uur wil terugkeren. Dat heeft in het verleden tot ongewenste volkstoelopen geleid, met name in augustus laatstleden in het station Oostende.

Er worden specifieke maatregelen getroffen, zoals het inleggen van extra treinen voor de terugkeer, de declassering van de eerste klasrijtuigen en de niet-toepassing van de verplichting om aan het raam plaats te nemen. De andere gezondheidsmaatregelen blijven eveneens van toepassing. Veel reizigers stappen al in Brugge of Gent uit, waardoor er plaatsen vrijkomen.

De NMBS zal in de komende uren informatie verstrekken aan de reizigers.

Ik wilde garanderen dat de Belgen in de beste omstandigheden naar de kust zouden kunnen reizen. Ons land telt nog talloze andere fantastische bestemmingen.

Ik heb de brief van de gouverneur van West-Vlaanderen in goede orde ontvangen.

Zijn reactie is wat buitensporig en strookt niet met de methode waarvoor ik geopteerd heb om de dialoog te bevorderen. Ik begrijp dat het moeilijk is om aan flowmanagement te doen met zoveel toeristen nu de horeca dicht is, maar we mogen niet vergeten dat de Noordzee van ons allemaal is. Dankzij constructieve gesprekken met vertegenwoordigers van de NMBS, het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken, het Crisiscentrum, de burgemeesters en de gouverneur hebben we maatregelen kunnen nemen.

*(Nederlands)* Op 5 maart stelde de NMBS al een systeem voor dat de verwachte reizigersstroom voorspelt, gebaseerd op informatie uit de reisplanner. Het proefproject in de paasvakantie voor de treinen naar Oostende zal inderdaad moeten worden geëvalueerd.

*(Frans)* De NMBS zal beter communiceren met de politiediensten van de kustgemeenten zodat er beter geanticipeerd kan worden op de toestroom van reizigers. Er moeten treinen blijven rijden. Ik wil onze mobiliteit en onze vrijheid verdedigen.

*(Nederlands)* De eerste lockdown leerde ons ook

aussi appris que la liberté de déplacement était cruciale pour notre santé psychique.

*(En français)* S'il ne me paraît pas sage de se rendre à la mer dans des trains bondés, je comprends que les Belges veuillent continuer à se déplacer en train. C'est un moyen de déplacement agréable et sécurisé. D'autres destinations sont accessibles pendant les vacances. J'encourage nos concitoyens à profiter de notre beau pays.

En contact permanent avec la SNCB, mon cabinet avait attiré son attention sur le risque d'affluence vers la mer aujourd'hui. Un service de trains maximal est assuré et des trains de réserve seront activés durant les vacances.

**01.09 Jef Van den Bergh (CD&V):** L'utilisation du train ne représente pas un risque accru et des espaces bien ventilés en combinaison avec le port d'un masque facial offrent donc une protection. Étant donné que plus de 70 % de l'ensemble des billets sont achetés par voie électronique, un système de réservation pour les trains touristiques en direction de la côte ne devrait plus constituer un tabou.

**01.10 Frank Troosters (VB):** Un an après le début de la crise et en dépit des mesures prises, des problèmes se font encore jour par rapport à la gestion de la capacité à bord des trains. Je suis par conséquent très inquiet par rapport à ce qui nous attend dans les prochaines semaines.

**01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Je ne comprends pas pourquoi cet accord sur l'obligation de prendre place du côté fenêtre est nécessaire si les risques sont limités dans le train. Ce régime sera source de chaos. Nul ne peut comprendre pourquoi la règle selon laquelle les voyageurs ne peuvent s'asseoir qu'à la fenêtre s'applique à l'aller, mais pas au retour. J'appelle le ministre à ne pas se laisser faire par deux bourgmestres de communes du littoral et à déployer davantage de trains vers la côte.

**01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Le ministre fait à juste titre l'éloge du personnel ferroviaire et je partage l'avis que tout citoyen doit avoir la possibilité de se rendre à la côte. La SNCB espère être en mesure de gérer l'afflux en faisant appel à davantage de personnel de sécurité. Je crains que cette mesure, combinée à l'appel à visiter également les autres beaux endroits que compte notre pays, ne suffira pas. Je pense que nous devons envisager un système de réservation. Enfin,

dat verplaatsingsvrijheid cruciaal is voor ons mentale welzijn.

*(Frans)* Hoewel ik het niet verstandig vind op overvolle treinen naar zee te reizen, kan ik begrijpen dat de Belgen zich met de trein willen blijven verplaatsen. Het is een aangenaam en veilig vervoermiddel. Tijdens de vakantie kan er naar andere bestemmingen gespoord worden. Ik moedig onze burgers aan ons mooi land te verkennen.

Mijn kabinet staat permanent in contact met de NMBS en had de aandacht van de spoormaatschappij gevestigd op het risico dat er vandaag massa's mensen naar zee zouden trekken. Er wordt een maximale treindienst verzekerd en tijdens de vakantie zullen er reservetreinen ingezet worden.

**01.09 Jef Van den Bergh (CD&V):** Treingebruik houdt geen verhoogd risico in en goed verluchte ruimtes in combinatie met het dragen van een mondmasker bieden dus bescherming. Aangezien meer dan 70 % van alle tickets elektronisch wordt aangekocht, zou een reservatiesysteem voor de toeristische treinen richting kust geen taboe meer mogen zijn.

**01.10 Frank Troosters (VB):** Een jaar na het begin van de crisis en ondanks de genomen maatregelen doen er zich nog steeds problemen voor met het capaciteitsbeheer op de treinen. Ik maak me dan ook grote zorgen over wat ons de komende weken te wachten staat.

**01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Ik begrijp niet waarom dat akkoord over plaatsnemen aan het raam nodig is als de risico's op de trein beperkt zijn. Deze regeling zal voor chaos zorgen. Dat reizigers tijdens de heenreis enkel aan het raam mogen zitten en tijdens de terugreis niet, kan niemand begrijpen. De minister moet zich niet laten doen door twee kustburgemeesters en meer treinen naar de kust inleggen.

**01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** De minister prijst terecht het treinpersoneel en ik ben het ermee eens dat iedereen de kans moet krijgen om naar de kust te reizen. De NMBS hoopt met meer veiligheidspersoneel de toestroom in goede banen te leiden. Ik vrees dat dat, samen met de oproep om ook de andere mooie plekken van ons land te bezoeken, niet zal volstaan. Ik denk dat we toch een reservatiesysteem moeten overwegen. Tot slot kan aan een samenwerking met de

il peut être songé à une collaboration avec le secteur événementiel, où l'on a en effet l'habitude de canaliser les foules.

**01.13 Méliissa Hanus (PS):** De nombreuses mesures sanitaires dans les trains et les gares sont respectées. Il faut anticiper les voyages intrabelges pour éviter les rassemblements dans les wagons. J'espère que les règles pour les retours seront clarifiées.

**01.14 Tomas Roggeman (N-VA):** Nous menons ce même débat après chaque congé scolaire. Il est vraiment dommage à mes yeux que le système de réservation n'arrive pas. Espérons que les mesures prises suffiront à amener la situation sous contrôle, mais je crains que ce ne soit pas le cas. Est-il par ailleurs réellement nécessaire d'attendre encore le week-end pour mettre en place des mesures qui sont déjà claires depuis deux semaines? Ne serait-il pas raisonnable d'avancer encore cette date?

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55014319C de M. Ben Achour est reportée.

## **02 Questions jointes de**

- Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les ambitions en matière de transport de marchandises par rail" (55014614C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le doublement du transport de marchandises par rail" (55014839C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne marchandises L27A à la hauteur de Oude Landen à Ekeren" (55015244C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le doublement du transport de marchandises par le rail belge d'ici 2030" (55016003C)

**02.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** À l'occasion de l'aménagement de la nouvelle voie pour le transport de marchandises qui utilise les lignes L27A existantes à hauteur d'Oude Landen à Ekeren, il a été choisi d'aménager une nouvelle ligne pour le transport de marchandises sur un talus de 13 mètres de haut. De nombreuses protestations contre ces projets ont émané des quartiers environnants. Le ministre peut-il fournir un aperçu détaillé de la capacité actuelle utilisée pour les vingt dernières années? Quels sont les pronostics d'Infrabel concernant la ligne pour le transport de marchandises L27A? Tout cela justifie-t-il ces nouveaux travaux?

evenementensector worden gedacht, want daar is men gewoon om mensenmassa's te begeleiden.

**01.13 Méliissa Hanus (PS):** Er worden heel wat gezondheidsmaatregelen in acht genomen in de treinen en de stations. Men moet anticiperen op de binnenlandse verplaatsingen om overvolle rijtuigen te voorkomen. Ik hoop dat de regels voor de terugritten verduidelijkt zullen worden.

**01.14 Tomas Roggeman (N-VA):** We voeren ditzelfde debat nu na elke schoolvakantie. Ik vind het erg jammer dat het reservatiesysteem er niet komt. Hopelijk volstaan de genomen maatregelen om de situatie onder controle te krijgen, maar ik vrees ervoor. En is het echt noodzakelijk om nog te wachten tot het weekend om maatregelen die al twee weken duidelijk zijn, uit te rollen? Zou het niet verstandig zijn om dat alsnog te vervroegen?

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55014319C van de heer Ben Achour wordt uitgesteld.

## **02 Samengevoegde vragen van**

- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De ambitie inzake goederenvervoer per spoor" (55014614C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdubbelen van het goederenvervoer per spoor" (55014839C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het goederenspoor L27A ter hoogte van Oude Landen te Ekeren" (55015244C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdubbeling van het goederentransport over het Belgische spoor tegen 2030" (55016003C)

**02.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** Naar aanleiding van de aanleg van het nieuwe goederenspoor via de bestaande lijnen L27A ter hoogte van de Oude Landen te Ekeren werd gekozen voor een nieuw goederenspoor op een talud van 13 meter hoog. Vanuit de omliggende wijken is hiertegen heel wat protest gerezen. Kan de minister een gespreid overzicht geven van de huidige bezette capaciteit in de laatste twintig jaar? Wat zijn de prognoses van Infrabel betreffende het goederenspoor L27A? Verantwoordt dat alles die nieuwe werken?

Le ministre vise un doublement du transport de marchandises par voie ferrée en Belgique d'ici dix ans. Comment avance la concertation à ce sujet? Comment cette ambition s'intègre-t-elle dans un cadre européen? Pouvons-nous encore nous attendre à de nouvelles mesures en raison du coronavirus? Quel est le point de vue du ministre par rapport à la promotion et au subventionnement du chemin de fer comme "nouvelle route de la soie"?

*Président: Tomas Roggeman*

**02.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): À ma demande, le régime de soutien au transport combiné et diffus fait actuellement l'objet d'une évaluation. Ce point a déjà été examiné une première fois avec le secteur en février 2021. Étant donné les moyens limités dont nous disposons, je mettrai tout en œuvre pour que ce nouveau système n'entraîne pas de procédures de travail inefficaces et soit transparent, pour qu'une bonne coordination soit mise en place avec d'éventuelles aides régionales et pour que ce régime constitue un réel incitant en faveur du transfert modal.

En ce qui concerne l'octroi de capacités, Infrabel doit se conformer au code ferroviaire, qui dispose que les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier prévu dans la directive du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Le système des demandes sera adapté par le projet *Time Tabling Redesign* ou TTR, qui sera mis en œuvre d'ici 2025 par les gestionnaires d'infrastructures de divers pays européens. Avec ce projet, il restera suffisamment de capacité, après la réservation de la capacité pour trains de voyageurs, pour réserver des sillons marchandises entre quatre mois et un mois avant le jour où le trajet sera effectué. Infrabel est actif dans le projet pilote centré sur l'axe Amsterdam – Anvers – Paris et a engagé un manager chargé de la mise en œuvre du projet TTR.

En ce qui concerne les projets introduits dans le cadre du plan européen de reprise et de résilience, je vous renvoie à la réponse que j'ai fournie en réunion de commission du 23 février 2021.

Je ne pourrai fournir des précisions sur les projets financés par cette enveloppe que lorsque le choix définitif de la Commission européenne sera connu.

Infrabel a consacré à différents moments un commentaire circonstancié au projet Oude Landen, outre la séance d'information qui a été organisée en 2019 à Ekeren dans le cadre de l'enquête publique.

De minister beoogt een verdubbeling van het goederentransport op het Belgische spoor op tien jaar tijd. Hoe staat het met het overleg daarover? Hoe verhoudt die ambitie zich tot het Europese niveau? Mogen we ons nog verwachten aan nieuwe maatregelen in het licht van de coronacrisis? Wat is de visie van de minister op het promoten en subsidiëren van het spoor als 'nieuwe zijderoute'?

*Voorzitter: Tomas Roggeman*

**02.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Op mijn vraag wordt de steunregeling voor gecombineerd en verspreid vervoer momenteel geëvalueerd. Dit is al een eerste keer besproken met de sector in februari 2021. Gezien de beperkte middelen, zal ik er nauw op toezien dat het nieuwe systeem niet leidt tot inefficiënte werkprocedures, dat er transparantie is, een goede coördinatie met eventueel gewestelijke steun, en dat dit een echte stimulans is voor een modale verschuiving.

Voor de toewijzing van capaciteit moet Infrabel conform de spoorwegcode aanvragen voor regelmatige diensten indienen en behandelen volgens de kalender bij de Europese richtlijn van 21 november 2012 over een Europese spoorwegruimte. Een aanpassing aan het systeem van aanvragen zal er komen onder de vorm van het project *Time Tabling Redesign* of TTR, dat tegen 2025 bij de infrastructuurbeheerders van verschillende Europese landen zal worden geïmplementeerd. Na het bestellen van de reizigerscapaciteit moet er dan nog voldoende capaciteit overblijven die goederenoperators kunnen bestellen vanaf vier maanden tot een maand voor de ritdag. Infrabel is actief in het proefproject Amsterdam-Antwerpen-Parijs en heeft een TTR-implementatiemanager aangesteld.

Voor de projecten, ingediend in het raam van het Europees plan voor herstel en weerbaarheid, verwijs ik naar mijn antwoord in de commissievergadering van 23 februari 2021.

Over de projecten via deze enveloppe kan ik pas iets kwijt als de definitieve keuze van de Europese Commissie bekend is.

Infrabel heeft op verschillende momenten een uitgebreide toelichting bij het project Oude Landen gegeven, naast de infomarkt die in 2019 in Ekeren werd georganiseerd in het raam van het openbaar

Lors des sessions du "werkbank Haventracé" en 2019 et 2020, les chiffres d'Infrabel ont été commentés et communiqués aux participants. Infrabel dispose de chiffres concernant le nombre effectif de trains à hauteur de la bifurcation Schijn depuis 2012. Lors de la dernière présentation, Infrabel a également fourni des explications sur la prévision demandée, qui est basée sur les données du Bureau du Plan. Les sessions du "werkbank" ont par ailleurs toujours fait l'objet d'un rapport. Infrabel est l'exécutant du projet Oude Landen et doit à présent déterminer comment il peut être réalisé.

**02.03 Pieter De Spiegeleer (VB):** Je souhaiterais obtenir la version écrite de la réponse.

Visiblement, les moyens pourraient encore constituer un problème pour cette ambition concernant la ligne de transport de marchandises d'ici 2030. Nous y serons malheureusement encore confrontés au cours des prochaines années, alors que l'horizon 2030 n'est pas si lointain. Je constate toutefois que grâce au ministre, le débat mené au sein de cette commission au sujet du transport ferroviaire de marchandises est plus actuel que jamais.

*L'incident est clos.*

*Président: Jean-Marc Delizée*

**03 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de travail mortel chez Infrabel" (55014746C)**

**03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Le 29 février, un chef d'équipe qui travaillait en sous-traitance pour Infrabel a été écrasé par un train. Ce n'est pas la première fois que cela arrive.

Comment l'accident de Ruisbroek est-il arrivé? Pour quel sous-traitant travaillait la victime? Est-il exact que le travail se soit poursuivi juste après l'accident? Qui en a donné l'instruction? Infrabel a-t-elle une vision d'ensemble de toutes les entreprises de sous-traitance qui travaillent sur les chemins de fer belges? Infrabel est-elle garante de la sécurité des ouvriers de ces entreprises de sous-traitance? Existe-t-il des règles au niveau des adjudications pour lutter contre le dumping social? Pouvez-vous nous fournir un récapitulatif de tous les accidents de travail survenus sur le rail au cours des cinq dernières années?

**03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** J'exprime ma compassion à l'égard de tous les proches parents. En tant que ministre de la Mobilité,

onderzoek. Tijdens de sessies van de werkbank Haventracé in 2019 en 2020 werden de cijfers van Infrabel toegelicht en bezorgd aan de deelnemers. Infrabel heeft cijfers over het effectieve aantal treinen ter hoogte van vertakking Schijn sinds 2012. Tijdens de laatste presentatie heeft Infrabel ook de gevraagde prognose toegelicht, die gebaseerd is op gegevens van het Planbureau. Er is ook altijd een verslag gemaakt van de werkbanksessies. Infrabel is uitvoerder van het project Oude Landen en moet nu bepalen hoe dit kan worden gerealiseerd.

**02.03 Pieter De Spiegeleer (VB):** Graag ontvang ik nog de schriftelijke versie van het antwoord.

Blijkbaar zouden de middelen toch nog een probleem kunnen vormen voor die ambitie van het goederenspoor tegen 2030. Daar zullen we de komende jaren helaas nog mee worden geconfronteerd, terwijl 2030 niet zo veraf is. Ik stel wel vast dat in deze commissie het debat rond het goederenvervoer per spoor dankzij de minister actueler is dan ooit.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée*

**03 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dodelijke werkongeval bij Infrabel" (55014746C)**

**03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Op 29 februari werd een ploegbaas die via een onderaanneming voor Infrabel werkte, doodgereden door een trein. Het is niet de eerste keer dat dit gebeurt.

Hoe is het ongeval in Ruisbroek gebeurd? Voor welke onderaanneming was het slachtoffer aan de slag? Is het correct dat het werk meteen na het ongeval werd voortgezet? Wie gaf daartoe de opdracht? Heeft Infrabel zicht op alle onderaannemingen die actief zijn op de Belgische spoorwegen? Staat Infrabel garant voor de veiligheid van de arbeiders van de onderaannemingen? Zijn er regels in de aanbestedingen om sociale dumping tegen te gaan? Kunnen wij een overzicht krijgen van alle werkongevallen op het spoor in de laatste vijf jaar?

**03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Ik druk mijn medeleven uit met alle nabestaanden. Deze tragedie raakt mij als minister van Mobiliteit

cette tragédie me touche particulièrement. Les travaux sur les voies ou à proximité constituent un travail dangereux. C'est pourquoi les mesures de sécurité y sont très strictes. Nous devons encore mieux veiller à leur respect.

La victime se serait rendue sur une voie en service. L'enquête est toujours en cours. L'entrepreneur porte la responsabilité finale pour la sécurité de ses travailleurs. La victime travaillait pour l'entreprise APK. L'accident a eu lieu samedi à 6 heures du matin, à la fin du service. Les autres membres de l'équipe de nuit sont rentrés à la maison. Après les constatations juridiques et après approbation de la police, une autre équipe, envoyée par une autre entreprise, a repris les travaux en début d'après-midi. Les travaux étaient nécessaires pour la reprise du trafic ferroviaire lundi. Le samedi qui a suivi l'accident, Infrabel a mis en place un centre de soutien au sein du Centre Logistique Infrastructure.

Il est prévu contractuellement que l'entrepreneur doit constamment disposer d'une liste actualisée des personnes présentes sur les chantiers, tant du personnel propre que de celui des sous-traitants. L'entrepreneur principal et les sous-traitants sont responsables de la sécurité. Ils doivent pouvoir attester que la formation des travailleurs est suffisante et qu'ils sont informés des risques. Les travailleurs doivent obligatoirement porter un badge sur le domaine d'Infrabel. Ce badge n'est reçu qu'après un exposé sur la sécurité. Il n'y a pas d'exception à cette obligation et celle-ci est contrôlée.

Infrabel prend des mesures préventives par le biais des cahiers des charges pour mieux gérer les facteurs de risque. Un code de conduite a été développé à l'intention des fournisseurs et entrepreneurs dans le cadre de la politique de RSE. La sécurité de tous les travailleurs est toujours une priorité. Je mettrai les chiffres demandés à la disposition de la commission.

**03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Un collègue a été victime d'un accident mortel lorsque j'étais déléguée syndicale à l'aéroport. Ces événements ne s'oublient jamais. La sécurité revêt une importance capitale. La maison mère doit également jouer un rôle à cet égard, notamment par une bonne communication avec les représentants du personnel.

*L'incident est clos.*

#### **04 Questions jointes de**

recht in het hart. Werken aan het spoor is gevaarlijk. Daarom zijn er zeer strikte beveiligingsmaatregelen. We moeten nog beter toezien op de naleving daarvan.

Het slachtoffer zou zich hebben begeven op een spoor in dienst. Het onderzoek loopt nog. De aannemer draagt de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van zijn werknemers. Het slachtoffer werkte voor de firma APK. Het ongeval gebeurde op zaterdag om 6 uur 's morgens, aan het einde van de dienst. De rest van de nachtploeg is naar huis gegaan. Na de juridische vaststellingen en na goedkeuring door de politie, heeft een andere ploeg, van een andere onderneming, de werkzaamheden in de vroege namiddag overgenomen. De werken waren noodzakelijk voor de hervatting van het treinverkeer op maandag. De zaterdag na het ongeluk heeft Infrabel een ondersteuningscentrum opgericht in het logistiek centrum Infrastructuur.

Het is contractueel bepaald dat de aannemer altijd moet beschikken over een actuele lijst met de aanwezigen op de werven, zowel van het eigen personeel als van dat van de onderaannemers. Hoofdaannemer en onderaannemer staan in voor de veiligheid. Zij moeten attesteren dat de werknemers voldoende opgeleid zijn en op de hoogte zijn van de risico's. Werknemers moeten verplicht een badge dragen op het Infrabel domein. Deze badge krijgt men enkel na het bijwonen van een veiligheidsbriefing. Deze verplichting kent geen uitzonderingen en wordt gecontroleerd.

Om beter grip te krijgen op de risicofactoren neemt Infrabel preventieve maatregelen via het lastenboek. Er is ook een gedragscode voor de leveranciers en aannemers ontwikkeld in het kader van het MVO-beleid. De veiligheid van alle werknemers is altijd een prioriteit. Ik bezorg de gevraagde cijfers aan de commissie.

**03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Als vakbondsafgevaardigde op de luchthaven heb ik zelf een dodelijk ongeval van een collega meegemaakt. Zoiets vergeet men nooit. Aandacht voor veiligheid is uitermate belangrijk. Ook het moederbedrijf heeft daarin een rol te spelen, onder meer door een goede communicatie met de vertegenwoordigers van het personeel.

*Het incident is gesloten.*

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55014800C)  
 - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle initiative de trains de nuit depuis les Pays-Bas" (55015092C)  
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de train de nuit European Sleeper" (55015178C)  
 - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annonce d'une nouvelle liaison ferroviaire nocturne" (55015243C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttrein in België" (55014800C)  
 - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe initiatief met betrekking tot nachttreinen vanuit Nederland" (55015092C)  
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande nachttrein European Sleeper" (55015178C)  
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankondiging van een nieuwe nachttreinverbinding" (55015243C)

**04.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** L'Autriche investit fortement dans une alternative respectueuse du climat à la voiture et à l'avion par le biais d'investissements dans le train de nuit. En 2022, la première série de trains de nuit des chemins de fer autrichiens (ÖBB) devra déjà être intégralement en service.

**04.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Oostenrijk investeert fors in een klimaatvriendelijk alternatief voor de auto en het vliegtuig via investeringen in de nachttrein. In 2022 moet de eerste serie nachttreinen van de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) al volledig in dienst zijn.

Les nouvelles rames-couchettes des ÖBB seront-elles également homologuées en Belgique? Une demande a-t-elle déjà été introduite dans ce sens?

Zullen de nieuwste ÖBB-nachtrijtuigen ook in België worden gehomologeerd? Is er reeds een aanvraag in die zin ingediend?

Le 20 janvier 2020, un train de nuit a de nouveau quitté Bruxelles à destination de Vienne après une pause de dix-sept ans. Combien de trains de nuit peut-on prendre, à l'heure actuelle, à partir d'une gare bruxelloise?

Op 20 januari 2020 vertrok er na een pauze van zeventien jaar opnieuw een nachttrein vanuit Brussel naar Wenen. Hoeveel nachttreinen kan men vandaag nemen vanuit een Brussels station?

La SNCB va-t-elle également réinvestir elle-même dans des trains de nuit et lancer elle-même des liaisons au cours des prochaines années? Envisage-t-on de transformer des rames en rames-couchettes? Entend-on acheter de nouvelles rames-couchettes? Quelles démarches le ministre a-t-il déjà entreprises en vue de promouvoir le train de nuit en Belgique?

Zal de NMBS ook opnieuw zelf gaan investeren in nachttreinen en de komende jaren zelf verbindingen opstarten? Zijn er plannen om rijtuigen om te bouwen tot nachtrijtuigen? Wil men nieuwe nachtrijtuigen aankopen? Welke stappen heeft de minister al gezet ter promotie van de nachttrein in België?

**04.02 Mélissa Hanus (PS):** La presse nous apprend qu'une nouvelle ligne de trains de nuit passant par la Belgique au départ des Pays-Bas serait développée. C'est une excellente nouvelle pour une mobilité durable continentale. Cela confirme que la demande existe et que l'intérêt, au-delà de la pandémie, s'accroît. Les obstacles sont surtout techniques, vu l'hétérogénéité du réseau européen.

**04.02 Mélissa Hanus (PS):** In de pers stond te lezen dat er in Nederland een nieuwe nachttrein zou worden geïntroduceerd die door ons land zou rijden. Dat is uitstekend nieuws voor een duurzame mobiliteit op het Europese continent. Dat is ook de bevestiging dat er vraag is naar een dergelijke treinverbinding en dat de belangstelling, los van de pandemie, toeneemt. Er zijn vooral technische struikelblokken, door de heterogene kenmerken van het Europese spoorweginet.

L'accord de gouvernement souligne justement le rôle central de la SNCB dans le développement d'initiatives nouvelles. Des contacts auraient été pris à ce sujet.

In het regeerakkoord wordt net de nadruk gelegd op de centrale rol van de NMBS in de ontwikkeling van nieuwe initiatieven. Daarover zouden er al contacten gelegd zijn.

Confirmez-vous la participation de la SNCB à cette

Kunt u bevestigen dat de NMBS meewerkt aan dit

initiative? Dans quelle mesure apportera-t-elle son concours à ce projet? Est-elle impliquée dans des projets similaires?

**04.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Des particuliers hollandais veulent lancer un projet de train de nuit "European Sleeper" depuis les Pays-bas et la Belgique d'ici avril 2022. Ils ont besoin de partenaires et ont contacté la SNCB, Infrabel et la compagnie ferroviaire néerlandaise. Pour pouvoir faire rouler leurs trains pour avril de l'année prochaine, ils doivent déjà demander leur permis en avril de cette année.*

*Des contacts ont-ils eu lieu entre les auteurs du projet et la SNCB et Infrabel? Quelles réponses ont-elles pu être apportées et quelles sont les perspectives de collaboration? Des contacts ont-ils été pris avec la compagnie ferroviaire néerlandaise?*

**04.04 Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Je suis un grand partisan des trains de nuit. Ils s'intègrent dans la transition écologique et dans le changement modal poursuivi par le gouvernement.

En ce qui concerne les démarches concrètes que j'ai déjà effectuées en général et que j'effectuerai encore, je renvoie au rapport de commission du 12 janvier.

L'homologation des nouveaux wagons-lits des ÖBB relève du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer pour lesquels la ministre De Sutter est responsable. Le seul train de nuit que nous pouvons prendre à partir de Bruxelles est le *nightjet* en direction de Vienne. Lorsqu'il n'y a pas de pandémie, il roule trois fois par semaine entre l'Autriche et la Belgique.

La SNCB discute actuellement avec les différentes parties qui s'intéressent à l'organisation des trains de nuit. Elle examine comment une collaboration peut être mise en place. Elle ne dispose plus elle-même de wagons convertibles en wagons-lits. Elle n'envisage pas davantage pour l'instant l'achat de nouveaux wagons-lits. Le type de wagons pris en compte pour les trains de nuit a été retiré du service en 2016 et vendu. Il est difficile de mettre au point un modèle commercial dont la gamme se limite aux wagons assis et aux wagons spéciaux. Je voudrais encourager le SPF Mobilité et la SNCB à être parties prenantes dans les différentes initiatives en cours.

Tant la SNCB que moi-même voulons réaliser des progrès aussi rapides que possible en réactivant la

initiatief? In welke mate zal de NMBS dit project steunen? Is de NMBS bij nog andere soortgelijke projecten betrokken?

**04.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *De Nederlandse particuliere startende spoorwegonderneming European Sleeper wil een nachttrein introduceren die vanaf april 2022 vanuit Nederland door ons land zou rijden. Op zoek naar partners heeft de onderneming de NMBS, Infrabel en de NS gecontacteerd. Als men wil dat de European Sleepertreinen in april 2022 op het spoornet kunnen, moet men in april van dit jaar al de vergunningen aanvragen.*

*Hebben de initiatiefnemers van dit project contact gehad met de NMBS en Infrabel? Welke antwoorden werden er gegeven en welke perspectieven zijn er op het stuk van samenwerking? Werden er contacten gelegd met de NS?*

**04.04 Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Ik ben een groot voorstander van nachttreinen. Ze sluiten aan bij de ecologische transitie en de *modal shift* die de regering voor ogen houdt.

Voor de concrete stappen die ik in het algemeen al genomen heb en nog zal nemen, verwijs ik naar het commissieverslag van 12 januari.

De homologatie van de nieuwe ÖBB-nachtrijtuigen is een taak van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, waarvoor minister De Sutter bevoegd is. De enige nachttrein die we voorlopig vanuit België kunnen nemen, is de *nightjet* naar Wenen. In niet-coronatijden rijdt die drie keer per week tussen Oostenrijk en België.

De NMBS is op dit moment in gesprek met verschillende partijen die geïnteresseerd zijn in de organisatie van nachttreinen. Ze gaat na hoe een samenwerking kan worden georganiseerd. Ze heeft zelf geen rijtuigen meer die geschikt zijn om tot slaaprijtuig om te bouwen. Ze heeft momenteel ook geen plannen om nieuwe nachtrijtuigen aan te kopen. Het type rijtuigen dat in aanmerking komt voor nachttreinen werd in 2016 uit dienst genomen en verkocht. Een businessmodel uitwerken met enkel zitrijtuigen en speciale rijtuigen in de portfolio is moeilijk. Ik wil de FOD Mobiliteit en de NMBS aanmoedigen om deel uit te maken van de verschillende lopende initiatieven.

Zowel de NMBS als ikzelf willen zo snel mogelijk vooruitgang boeken, door de verbinding Brussel-

liaison Bruxelles – Vienne, en réalisant le projet phare qu'est la liaison Bruxelles – Malmö, qui a déjà fait l'objet de discussions, en participant au projet Paris – Berlin et en prenant part à toute initiative prise par mes homologues européens.

*(En français)* J'ai rappelé cette priorité lors du sommet informel Mobilité de ce matin.

Les auteurs du projet European Sleeper aux Pays-Bas dévoileront ses détails dans les semaines qui viennent. De telles initiatives sont accueillies avec enthousiasme par Infrabel. Les demandes font l'objet d'un suivi basé sur l'expertise du gestionnaire d'infrastructure.

*(En néerlandais)* Le SPF Mobilité et Transports a fourni à European Sleeper une réponse à quelques questions pratiques, notamment en ce qui concerne les entreprises ferroviaires en Belgique, les licences de voyageurs et les informations relatives aux initiatives en cours dans le domaine des trains de nuit dans notre pays. À l'heure actuelle, le SPF joue principalement un rôle de soutien en la matière.

*(En français)* European Sleeper a indiqué être en discussion constructive et demandera probablement officiellement des capacités pour ses plans au printemps. La destination finale sera révélée quand les discussions avec les partenaires potentiels seront plus avancées.

*(En néerlandais)* Une possibilité pourrait consister à subventionner de nouvelles liaisons ferroviaires. Les diverses relations ferroviaires internationales qui ont du succès et passent par la Belgique sont toutes exploitées par des opérateurs commerciaux qui ne bénéficient d'aucune intervention financière des pouvoirs publics. Dans le but de stimuler le transport international de voyageurs par rail, la Belgique examine, notamment sur l'International Rail Passenger Platform, les mesures susceptibles d'améliorer les conditions de lancement de liaisons ferroviaires internationales.

**04.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** J'aurais préféré assister à la présentation d'un programme plus ambitieux pour ces trains de nuit. L'Europe dispose d'un très bon réseau et l'infrastructure existe déjà. Le remplacement des vols sur courtes distances par des trains pourrait revêtir une très grande importance, en particulier si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques. Pour ce faire, une bonne collaboration s'impose à l'échelle européenne, mais nous devons fournir nous-mêmes des trains dûment équipés.

Wenen opnieuw te implementeren, met als hoogtepunt het project Brussel-Malmö waarover al besprekingen hebben plaatsgevonden, door deel te nemen aan het project Parijs-Berlijn en door deel te nemen aan elk initiatief van mijn Europese collega's.

*(Frans)* Tijdens de informele Europese top Mobiliteit van vanochtend heb ik deze prioriteit in herinnering gebracht.

De initiatiefnemers van het project European Sleeper in Nederland zullen in de komende weken meer details bekendmaken. Infrabel begroet dergelijke initiatieven met applaus. De aanvragen worden opgevolgd met inzet van de expertise van de infrastructuurbeheerder.

*(Nederlands)* De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft European Sleeper een antwoord gegeven op enkele praktische vragen, onder meer aangaande de spoorwegondernemingen in België, de reizigerslicenties en informatie over de lopende initiatieven op het gebied van nachttreinen in ons land. Momenteel heeft de FOD hierbij voornamelijk een ondersteunende rol.

*(Frans)* European Sleeper heeft laten weten dat het constructieve gesprekken voert en zal waarschijnlijk in het voorjaar officieel capaciteiten voor zijn plannen aanvragen. De eindbestemming zal worden bekendgemaakt wanneer de gesprekken met de potentiële partners verder gevorderd zijn.

*(Nederlands)* Het subsidiëren van nieuwe treinverbindingen zou eventueel een mogelijkheid kunnen zijn. De verschillende succesvolle internationale treinverbindingen in België worden alle uitgevoerd door commerciële operatoren, zonder financiële tussenkomst van de overheid. Om de ontwikkeling van het internationaal reizigersvervoer per spoor te stimuleren bekijkt België onder meer in het International Rail Passenger Platform welke maatregelen de condities voor de opstart van internationale treinverbindingen zouden kunnen verbeteren.

**04.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Ik zou liever wat meer ambitie zien voor die nachttreinen. Europa heeft een heel goed netwerk en de infrastructuur is eigenlijk al aanwezig. Zeker als we onze klimaatdoelstellingen willen bereiken, kan het heel belangrijk zijn om korte vluchten door treinreizen te vervangen. Hiervoor is goede samenwerking op Europees niveau nodig, maar we moeten zelf zorgen voor goed uitgeruste treinen.

**04.06 Méliissa Hanus (PS):** Nous soutenons le développement des trains de nuit pour soutenir une mobilité respectueuse de l'environnement.

**04.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** Nous repartons à zéro, notamment à cause du matériel. C'est difficile pour un petit pays comme le nôtre. Cependant, différents pays européens se sont relancés dans l'aventure des trains de nuit et peuvent être des modèles. Nous soutenons l'association entre citoyens et pouvoirs publics.

*L'incident est clos.*

**05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la SNCB" (55014815C)**

**05.01 Frank Troosters (VB):** Apparemment, le nombre de voyageurs à la SNCB se situe actuellement à environ 46 % du nombre de voyageurs avant la crise du coronavirus. La perte opérationnelle de 400 millions d'euros pour 2020 a une nouvelle fois été confirmée. On prédit néanmoins, à la SNCB, une croissance de plus de 15 % d'ici 2030. Comment?

**05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** En dépit de la crise sanitaire, le service offert par la SNCB est sur la bonne voie. La satisfaction des clients a grimpé de 60 % en 2018 à 75 % en 2020. Selon les paramètres, la qualité du service s'est également accrue sensiblement au cours des deux dernières années, ce dont je tiens à remercier expressément le personnel. La SNCB souhaite encourager ses clients à reprendre le train en toute confiance, en offrant un service de qualité. Elle entend également devenir plus performante dans un contexte difficile sur le plan financier, et nous oeuvrons à présent à l'élaboration d'un contrat de gestion ambitieux pour dix ans.

*L'incident est clos.*

**06 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violence homophobe dans les trains" (55014842C)**

**06.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Un couple homosexuel a été attaqué récemment à bord d'un train entre Gand et Bruxelles. Il nous revient qu'à Alost, il n'a pu pas compter sur la compréhension de la Police des chemins de fer.

*La SNCB dispose-t-elle de statistiques concernant le nombre de signalements de faits d'homophobie ou de transphobie commis à bord de trains et dans les*

**04.06 Méliissa Hanus (PS):** We steunen de ontwikkeling van de nachttreinen om zo een milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen.

**04.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** We starten van nul af aan, vooral door het materieel. Dat is moeilijk voor een klein land als het onze. Verschillende Europese landen hebben zich echter opnieuw in het avontuur van de nachttreinen gestort en kunnen als voorbeeld dienen. Wij steunen de samenwerking tussen burgers en de overheid.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de NMBS" (55014815C)**

**05.01 Frank Troosters (VB):** Naar verluidt zou het reizigersaantal bij de NMBS momenteel op zo'n 46 % van het aantal reizigers van voor de coronacrisis liggen. Het operationeel verlies van 400 miljoen euro voor 2020 werd nogmaals bevestigd. Toch gaat men bij de NMBS uit van een groei van meer dan 15 % tegen 2030. Hoe?

**05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Ondanks de gezondheids crisis zit de dienstverlening van de NMBS op het goede spoor. De tevredenheid van de klanten is gestegen van 60 % in 2018 naar 75 % in 2020. Ook de kwaliteit van de dienstverlening is volgens de parameters de laatste twee jaar opmerkelijk gestegen, iets waarvoor ik het personeel uitdrukkelijk wil bedanken. De NMBS wil haar klanten stimuleren om opnieuw in het volste vertrouwen de trein te nemen, met een kwaliteitsvolle dienstverlening. Ze wil ook performanter worden in een financieel moeilijke context en we werken nu aan een ambitieus beheerscontract voor tien jaar.

*Het incident is gesloten.*

**06 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Homofobie geweld op de trein" (55014842C)**

**06.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Onlangs werd een homokoppel aangevallen op de trein tussen Gent en Brussel. Bij de Spoorwepolitie in Aalst zou er naar verluidt weinig begrip zijn geweest.

*Heeft de NMBS cijfers over meldingen van homofobie en transfobie op treinen en in de stations? Krijgen Securail, de Spoorwepolitie en de treinbegeleiding*

*gares? Les agents de Securail, de la Police des chemins de fer et les accompagnateurs de train sont-ils formés à la gestion d'agressions commises contre les personnes LGBTQIA+ ou d'autres formes de discrimination?*

**06.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Il importe de combattre fermement toute discrimination sur la base des préférences sexuelles. La SNCB ne dispose pas de statistiques concernant le nombre de signalements de faits d'homophobie ou de transphobie commis à bord de trains et dans les gares. L'entreprise attache une grande importance à la gestion adéquate de la diversité et a développé une politique détaillée en la matière, laquelle mise sur la sensibilisation et la formation de l'ensemble du personnel.

Dès lors que les agents Securail sont régulièrement confrontés à des situations professionnelles délicates, il a été décidé en 2020 d'élaborer un plan d'action plus en phase avec la réalité quotidienne. Ce plan insistera encore davantage sur les notions de diversité et de non-discrimination dans les programmes de formation de base des agents Securail. Je vous renvoie pour de plus amples informations à ce sujet vers la ministre de l'Intérieur.

*L'incident est clos.*

**07** **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La migration de transit illégale par le rail" (55014849C)**
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les migrants en transit qui se déplacent en train" (55016015C)**

**07.01** **Tomas Roggeman (N-VA):** Des migrants en transit tentent depuis peu d'utiliser le transport de marchandises par voie ferrée pour atteindre leur objectif, soit chaque fois le Royaume-Uni.

Quels lieux sont-ils les plus exposés à ce type d'intrusion non autorisée? Le ministre peut-il exposer le problème? Des accidents ont-ils déjà eu lieu? A-t-il déjà prévu une concertation à ce sujet avec ses homologues de l'Intérieur et de la Migration, ainsi qu'avec d'autres acteurs concernés? Quelles mesures sont-elles prévues afin de prévenir ces pratiques?

**07.02** **Marianne Verhaert (Open Vld):** *Le problème des migrants en transit le long des aires de stationnement d'autoroute ne se limite plus depuis longtemps déjà aux aires de stationnement de Flandre occidentale. Une approche intégrale est nécessaire et la SNCB ainsi que le personnel de*

*opleidingen over hoe om te gaan met agressie tegen lgbtqia+ -personen of andere discriminatie?*

**06.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Discriminatie op basis van seksuele voorkeur moet altijd streng worden aangepakt. De NMBS heeft geen cijfers over meldingen van homo- of transfobie in treinen en stations. De NMBS hecht veel belang aan de juiste omgang met diversiteit en heeft een uitgebreid diversiteitsbeleid ontwikkeld, waarbij wordt ingezet op sensibilisering en opleiding van het volledige personeel.

Aangezien Securailagenten regelmatig te maken krijgen met moeilijke professionele situaties, werd in 2020 beslist om een actieplan uit te werken dat dichter aanleunt bij hun dagelijkse realiteit. Dat plan zal de noties diversiteit en non-discriminatie nog verder versterken in de basisopleidingen van de Securailagenten. Voor verdere informatie daarover verwijs ik door naar de minister van Binnenlandse Zaken.

*Het incident is gesloten.*

**07** **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Illegale transmigratie via het spoor" (55014849C)**
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Transmigratie via de trein" (55016015C)**

**07.01** **Tomas Roggeman (N-VA):** Transmigranten proberen sinds kort ook het goederenvervoer via het spoor te benutten om hun doel te bereiken, doorgaans Groot-Brittannië.

Welke locaties zijn het gevoeligst voor dat soort van ongeautoriseerde betreding? Kan de minister de problematiek toelichten? Zijn er al ongevallen gebeurd? Heeft hij hierover al overleg gepland met zijn evenknie van Binnenlandse Zaken en Migratie en met andere betrokken partners? Welke maatregelen worden gepland om deze praktijken te voorkomen?

**07.02** **Marianne Verhaert (Open Vld):** *Het probleem van transmigranten langs de snelwegparkings beperkt zich al lang niet meer tot de parkings in West-Vlaanderen. Een integrale aanpak is nodig en daarbij zijn de NMBS en het veiligheidspersoneel op de trein een schakel in de*

*sécurité dans les trains constituent un maillon de la chaîne.* *ketting.*

*Comment la SNCB agit-elle contre la migration de transit? Les migrants en transit utilisent souvent les aires de stationnement d'autoroutes facilement accessibles par les transports publics. Comment la SNCB est-elle associée à la gestion de la problématique des aires de stationnement d'autoroute? À combien de contrôles a-t-il déjà été procédé cette année dans les trains et autour de ceux-ci? Quels résultats ont donné ces contrôles et suffisent-ils à contrer le problème?*

**07.03 Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La SNCB et Securail coopèrent avec les services de police pour les incidents sur le domaine ferroviaire. Ils déclarent auprès des services de police les intrusions illégales dans le domaine ferroviaire, les grands déplacements ou les concentrations de personnes. Je renvoie à mes collègues de l'Intérieur et de la Migration pour d'éventuelles informations.

Le service public qu'offre la SNCB est le transport de voyageurs munis d'un titre de transport valable, sans faire de distinction entre les types de voyageurs. En tant que ministre de la Mobilité, je ne dispose donc pas de ce type de chiffres. Infrabel n'a pas davantage connaissance d'accidents liés spécifiquement à cette question, étant donné que cette distinction n'est pas faite.

La sécurité de la société est l'une des missions du service public de la SNCB, mais cette mission n'inclut pas le contrôle de la migration. Celui-ci est de la responsabilité du SPF Intérieur, des services de police et du département Asile et Migration.

**07.04 Tomas Roggeman** (N-VA): J'espère que ce partage de compétences avec la ministre de l'Intérieur n'empêchera pas la SNCB et Infrabel de s'attaquer également à ce problème en tant que parties directement impliquées par le biais du transport ferroviaire. Durant la précédente législature, le gouvernement a pris des initiatives à cet égard grâce à une bonne collaboration entre les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité. Il me paraît judicieux d'étendre ces initiatives au transport ferroviaire.

**07.05 Marianne Verhaert** (Open Vld): il est très important d'intervenir le plus tôt possible dans le trajet des migrants en transit.

*L'incident est clos.*

*Hoe treedt de NMBS op tegen de transmigratie? Transmigranten maken vaak gebruik van snelwegparkings die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hoe wordt de NMBS betrokken bij de aanpak van de problematiek op snelwegparkings? Hoeveel controles werden dit jaar al uitgevoerd op en naast de trein? Wat leverden die op en volstaan ze?*

**07.03 Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): De NMBS en Securail werken samen met de politiediensten voor voorvallen op het spoorwegdomein. Zij doen bij de politiediensten aangifte van illegale indringing in het spoorwegdomein, grote verplaatsingen of concentraties van personen. Voor eventuele informatie verwijs ik naar mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Migratie.

De openbare dienstverlening van de NMBS is reizigers te vervoeren met een geldig vervoerbewijs, zonder onderscheid tussen reizigerstypes. Als minister van Mobiliteit beschik ik dus niet over dat soort cijfers. Infrabel heeft ook geen weet van ongevallen in dit specifieke verband, vermits dat onderscheid niet wordt gemaakt.

De maatschappelijke veiligheid is een van de opdrachten van de openbare dienst van de NMBS, maar deze opdracht omvat de controle op migratie niet. Die valt onder de verantwoordelijkheid van Binnenlandse Zaken, de politiediensten en Asiel en Migratie.

**07.04 Tomas Roggeman** (N-VA): Ik begrijp dat het een gedeelde bevoegdheid met Binnenlandse Zaken is, maar hopelijk verhindert dit niet dat de NMBS en Infrabel dit probleem ook kunnen aanpakken, vermits zij via het spoorvervoer rechtstreeks betrokken partij zijn. In de vorige regeerperiode heeft de regering daar initiatieven rond genomen in goede samenwerking tussen de minister van Binnenlandse Zaken en die van Mobiliteit. Het lijkt mij een goed idee dezelfde initiatieven door te trekken naar het spoorvervoer.

**07.05 Marianne Verhaert** (Open Vld): Het is zeer belangrijk om tijdig in te grijpen in het traject van de transmigranten.

*Het incident is gesloten.*

**08** Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de la rénovation de la gare de Ninove" (55014851C)

**08.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Selon le prédécesseur du ministre, il existait pour la gare de Ninove et ses abords un planning en vue de rendre le parking payant à partir de l'automne 2020. En outre, une vision commune sur la gare et ses abords devait être définie à moyen terme. Entre-temps, la SNCB a créé, conjointement avec l'administration communale, un groupe de pilotage chargé d'élaborer un *masterplan* et une étude de faisabilité pour les abords de la gare.

Quel est l'état d'avancement de ce projet, y compris sur le plan financier? Envisage-t-on également de fermer les passages à niveau en surface à Ninove?

**08.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB participe à un dialogue constructif avec l'ensemble des partenaires concernés afin de rédiger un *masterplan* pour les abords de la gare. Les parkings de la gare deviendraient en effet payants à partir de début 2022. La SNCB s'entretient à intervalles réguliers avec la Ville au sujet d'une coopération concernant les parkings. L'installation d'un contrôle d'accès aux parkings actuels donnera une idée précise du besoin d'emplacements de stationnement, ce qui constitue une information essentielle pour le futur master plan. Infrabel a présenté sa vision et une première proposition pour les passages à niveau à la Ville de Ninove. Une concertation a déjà été menée à plusieurs reprises. En combinaison avec le *masterplan* pour les abords de la gare, des solutions alternatives pour les passages à niveau seront examinées par le biais d'une étude de mobilité planifiée, qui sera réalisée par un bureau d'études externe.

**08.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): J'espère que la communication de la SNCB et d'Infrabel concernant la coopération avec les autorités locales sera suivie d'effets concrets et que les décisions seront effectivement prises d'un commun accord.

*L'incident est clos.*

**09** Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les procédures de recours contre le nouveau Mobility Package européen" (55014871C)  
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recours contre le paquet

**08** Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de vernieuwing van het station Ninove" (55014851C)

**08.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Volgens de voorganger van de minister was er voor het station en de stationsomgeving van Ninove een planning om tegen het najaar van 2020 de parking betalend te maken. Bovendien zou er op middellange termijn een gezamenlijke visie moeten komen op het station en de omgeving. Inmiddels heeft de NMBS samen met het stadsbestuur een stuurgroep opgericht voor de opmaak van een masterplan en een haalbaarheidstudie voor de stationsomgeving.

Wat is de stand van zaken van dit alles, met inbegrip van het financiële plaatje? Zijn er ook al plannen om de gelijkgrondse overwegen in Ninove te sluiten?

**08.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS neemt deel aan een constructieve dialoog met alle betrokken partners om tot een masterplan voor de stationsomgeving te komen. Begin 2022 zouden de huidige stationsparkings inderdaad betalend worden. De NMBS heeft regelmatig gesprekken met de stad over een samenwerking inzake de parkings. De plaatsing van een toegangscontrole op de huidige parkings zal een duidelijk zicht geven op de behoefte aan parkeerplaatsen, wat essentiële informatie is voor het toekomstige masterplan. Infrabel heeft zijn visie en een eerste voorstel voor de overwegen voorgesteld aan de stad Ninove. Er is al enkele malen overleg geweest. Via een geplande mobiliteitsstudie door een extern studiebureau worden in combinatie met het masterplan voor de stationsomgeving de alternatieven voor de overwegen onderzocht.

**08.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik hoop dat de NMBS en Infrabel hun communicatie over de samenwerking met het lokale bestuur waarmaken en dat effectief beslissingen genomen worden in onderling akkoord.

*Het incident is gesloten.*

**09** Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beroepsprocedures tegen het nieuwe Europese Mobility Package" (55014871C)  
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beroepsprocedures

**Mobilité et le soutien de la Belgique à la demande de Malte" (55015242C)**

- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours et la position de la Belgique concernant le paquet mobilité de l'UE" (55016062C)

**09.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Le *European mobility package* a pour vocation de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social dans le secteur européen des transports. Plusieurs États membres, parmi lesquels la Pologne, la Hongrie et Malte, ont introduit un recours tendant à l'annulation intégrale ou partielle du *mobility pack*. La Belgique s'est ralliée au recours introduit par Malte concernant les règles en matière de cabotage. Pour éviter que des chauffeurs venant de pays à bas salaires et à protection sociale moindre ne circulent de façon continue sur les routes de l'ensemble de l'Europe occidentale, le *mobility pack* a instauré une période de repos de quatre jours. Cela me surprend que la Belgique se soit ralliée à une action s'opposant à cette disposition. Il est exact que de nombreuses sociétés de transport belge effectuent des trajets de cabotage en France mais si l'on considère le dossier dans son ensemble, on constatera que notre marché est inondé de transporteurs étrangers.

Quels sont les arguments du ministre pour justifier son soutien à la demande de Malte? Le ministre peut-il commenter son communiqué de presse dans lequel il parle de mesures protectionnistes? Quel discours notre pays tiendra-t-il devant la Cour de justice de l'Union européenne? Quelles sont les conséquences possibles du soutien belge à cette procédure? Le ministre peut-il nous assurer que ce soutien ne mettra pas en péril les autres piliers du paquet mobilité?

**09.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La Belgique a joué un rôle actif pour faire aboutir ce dossier. Il devrait permettre, enfin, de lutter contre le dumping social dans ce secteur induisant une concurrence déloyale pour les Belges et des conditions inhumaines de travail pour les travailleurs détachés.

En tant que ministre de la Mobilité, je me réjouis de ce progrès et m'investirai au plan belge et européen pour traduire efficacement ce package dans notre droit.

Ce n'est pas incompatible avec la décision des Régions de s'associer au recours de Malte contre les règles trop protectionnistes de cabotage prévue

**tegen het Mobility Package en de Belgische steun aan de Maltese zaak" (55015242C)**

- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Belgische standpunt over en de beroepsprocedure tegen het EU-mobiliteitspakket" (55016062C)

**09.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Het Europese *mobility package* moet oneerlijke concurrentie en sociale dumping in de Europese transportsector tegengaan. Een aantal lidstaten, zoals Polen, Hongarije en Malta hebben een zaak aangespannen om het *mobility pack* geheel of gedeeltelijk te laten vernietigen. België schaart zich achter de zaak die Malta heeft aangespannen tegen de cabotageregels. Om te vermijden dat chauffeurs uit landen met lagere lonen en minder sociale bescherming continu in West-Europa rondrijden, voert het *mobility pack* een afkoelingsperiode van vier dagen in. Het verwondert me dat België zich achter het verzet tegen die regel schaart. Het klopt dat veel Belgische transportbedrijven cabotageritten uitvoeren in Frankrijk, maar wie het geheel bekijkt, ziet dat onze markt overspoeld wordt door buitenlandse transporteurs.

Met welke argumenten verleent de minister zijn steun aan de zaak van Malta? Kan de minister zijn persbericht, waarin hij spreekt over protectionistische maatregelen, toelichten? Welke uiteenzetting zal ons land geven voor het Europees Hof van Justitie? Wat zijn de mogelijke gevolgen van de Belgische steun aan deze zaak? Kan de minister verzekeren dat dit de andere pijlers van het *mobility package* niet in gevaar brengt?

**09.02 Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): België heeft een actieve rol gespeeld om dit dossier tot een goed einde te brengen. Dit Europese mobiliteitspakket moet ons eindelijk in staat stellen om de sociale dumping in de sector te bestrijden. Die praktijk leidt immers tot oneerlijke concurrentie voor Belgen en tot onmenselijke arbeidsomstandigheden voor de gedetacheerde werknemers.

Als minister van Mobiliteit ben ik verheugd over deze vooruitgang en zal ik op Belgisch en Europees niveau ijveren voor een doeltreffende omzetting van dit pakket in onze wetgeving.

Dat is niet onverenigbaar met de beslissing van de Gewesten om zich aan te sluiten bij het beroep van Malta tegen de al te protectionistische

dans ce package et qui pourraient être néfastes à nos entreprises.

*Président: Tomas Roggeman*

*(En néerlandais)* La Belgique a participé activement à la négociation d'un bon accord en matière de lutte contre le dumping social. Le point de vue du pays a toujours été défini en concertation avec les Régions. Il en a été de même en ce qui concerne notre soutien à la procédure intentée contre Malte. La décision a été prise formellement par les régions par le biais de la procédure DGE du SPF Affaires étrangères.

*(En français)* Nous soutenons cette décision des Régions, le *cooling off* apparaissant comme une mesure protectionniste limitant considérablement la possibilité d'activités internationales parfaitement légitimes de nos entreprises, notamment le cabotage dans les pays voisins, plutôt que de circuler à vide au retour.

*(En néerlandais)* Grâce à la Belgique, l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs a été incluse dans le paquet Mobilité, notamment par le recours au détachement pour le cabotage, par le retour des chauffeurs vers leur lieu de résidence, par la restitution des camions et par une interdiction de passer les temps de repos hebdomadaires à bord des cabines. La période de *cooling off* est dès lors contraire à l'essence même du paquet Mobilité et protège surtout les marchés nationaux de certains pays. La limitation des droits de cabotage ne peut se défendre qu'en cas de détérioration des conditions de travail et d'augmentation du nombre de cas de concurrence déloyale. Toutefois, le paquet Mobilité permettra précisément de lutter contre ces phénomènes. La Belgique n'intervient que pour soutenir l'action d'un autre pays. Notre rôle dans la procédure restera très limité.

*(En français)* La procédure de soutien belge ne concerne que le cabotage et n'affecte pas le reste du paquet Mobilité. La contestation d'un acte juridique n'affecte pas les autres éléments législatifs du paquet.

*(En néerlandais)* Notre appui concerne uniquement le point spécifique du cabotage et n'affecte en rien notre appui à l'ensemble du *mobility pack*.

*(En français)* Je serai attentif au dossier: la lutte contre le dumping social est l'une des priorités de

cabotageregels die in dit pakket zijn opgenomen. Die regels kunnen erg schadelijk zijn voor onze bedrijven.

*Voorzitter: Tomas Roggeman*

*(Nederlands)* België heeft een actieve rol gespeeld om tot een goed akkoord tegen sociale dumping te komen. Ons standpunt is altijd in samenspraak met de Gewesten bepaald. Dat is ook het geval voor onze steun aan de Maltaprocedure. De regio's hebben daartoe formeel besloten via de DGE-procedure van de FOD Buitenlandse Zaken.

*(Frans)* Wij steunen de beslissing van de Gewesten. De afkoelingsperiode lijkt immers een protectionistische maatregel te zijn die de mogelijkheden voor onze ondernemingen om legitieme internationale activiteiten te ontwikkelen danig inperkt, zoals met name cabotage in de buurlanden, om te vermijden dat vrachtwagens zonder vracht moeten terugrijden.

*(Nederlands)* Dankzij België is de verbetering van de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs in het mobiliteitspakket opgenomen, onder meer met de toepassing van detachering in het cabotagevervoer, de terugkeer van chauffeurs naar de woonplaats, de teruggave van de vrachtwagens en een verbod op wekelijkse rusttijden aan boord van de cabine. De afkoelingsperiode druist dus in tegen de essentie van het mobiliteitspakket en beschermt vooral de nationale markten van bepaalde landen. De beperking van de cabotagerechten is enkel verdedigbaar bij een verslechtering van de arbeidsomstandigheden en de toename van oneerlijke concurrentie, maar die zaken moet het mobiliteitspakket net aanpakken. België intervenueert enkel ter ondersteuning van een ander land. Onze rol in de procedure zal vrij beperkt zijn.

*(Frans)* De procedure die België ter ondersteuning van de zaak van Malta ingesteld heeft, heeft enkel betrekking op de cabotage en is niet van toepassing op de rest van het mobiliteitspakket. De betwisting van een rechtshandeling heeft geen gevolgen voor de andere wetgevingsteksten van het pakket.

*(Nederlands)* Onze steun betreft enkel en alleen het specifieke punt van de cabotage en doet niets af van onze steun aan de rest van het mobiliteitspakket.

*(Frans)* Ik zal het dossier van nabij volgen: de strijd tegen de sociale dumping is een van de prioriteiten

ma note de politique générale.

in mijn beleidsnota.

**09.03 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Le ministre insiste à juste titre sur notre rôle dans la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport. Je ne comprends donc pas pourquoi il continue de décrire l'adaptation des règles en matière de cabotage comme une mesure protectionniste. Dans aucun autre pays, autant de transport intérieur n'est effectué par des sociétés étrangères. J'espère surtout que si la Cour de justice européenne retranche une partie du *mobility pack*, l'ensemble, qui est le résultat de pas moins de dix ans de négociations, ne s'effondrera pas comme un jeu de cartes.

**09.03 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): De minister wijst terecht op onze rol in de strijd tegen sociale dumping in de transportsector. Net daarom begrijp ik niet waarom hij blijft spreken over de aanpassing van cabotageregels als een protectionistische maatregel. In geen enkel ander land worden zoveel binnenlandse transporten uitgevoerd door buitenlandse bedrijven. Ik hoop vooral dat als het Europees Hof een deel van het mobiliteitspakket wegnipt, het hele pakket, waarover maar liefst tien jaar is onderhandeld, niet als een kaartenhuisje in elkaar stuikt.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision et le bilan de l'accord de coopération entre Infrabel, le Port d'Anvers et Railport" (55014988C)**

**10 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening en de stavaza van het samenwerkingsakkoord tussen Infrabel, Port of Antwerp & Railport" (55014988C)**

**10.01 Tomas Roggeman** (N-VA): En 2019, Infrabel, Railport et Port of Antwerp ont conclu un Memorandum of Cooperation (MOC) qui comportait des objectifs communs de doublement du transport de marchandises par le rail d'ici 2030.

**10.01 Tomas Roggeman** (N-VA): In 2019 gingen Infrabel, Railport en Port of Antwerp een Memorandum of Cooperation (MOC) aan met gezamenlijke doelen om het goederenvervoer over het spoor tegen 2030 te verdubbelen.

*Quelles sont les implications de la fusion des ports d'Anvers et de Zeebrugge sur ce MOC? Quel est l'état d'avancement de ce MOC? De quelle manière la capacité du faisceau ferroviaire des ports sera-t-elle étendue? Où en est le déploiement de la plate-forme informatique commune?*

*Welke implicaties heeft de fusie tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge voor het MOC? Wat is de stand van zaken van het MOC? Op welke manier wordt de spoorbundelcapaciteit in de havens verhoogd? Hoever staat de uitrol van het gezamenlijk IT-platform?*

**10.02 Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Infrabel part du principe qu'il n'y a pas d'implications directes au niveau du MOC. Depuis la signature du MOC en 2019, une concertation intensive a été menée concernant les points à traiter en priorité pour concrétiser cette ambition commune. La capacité ne doit pas par définition être étendue directement. Elle peut aussi être utilisée de manière plus efficace, par la mise en place de nouvelles règles ou par un meilleur usage de la bosse de triage. Demain, le port d'Anvers et Infrabel feront un communiqué commun, dans lequel ils donneront plus de détails. La plate-forme informatique est en phase de vision. Une *roadmap* sera établie d'ici juillet 2021.

**10.02 Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Infrabel gaat ervan uit dat er geen directe implicaties zijn voor het MOC. Sinds de ondertekening van het MOC in 2019 werd er intensief overleg gepleegd over de prioritaire werkpunten voor een gezamenlijke ambitie. De capaciteit moet niet per definitie direct verhoogd worden, maar kan efficiënter gebruikt worden door de implementatie van nieuwe regels of beter gebruik van de rangeerheuveld. Morgen zullen de haven van Antwerpen en Infrabel samen naar buiten treden en meer details toelichten. Het IT-platform bevindt zich in de visiefase. Tegen juli 2021 zal er een *roadmap* opgemaakt worden.

**10.03 Tomas Roggeman** (N-VA): Dans la chaîne logistique, le transport ferroviaire de marchandises ne représente encore que 18 % du nombre total de kilomètres parcourus. J'attends impatiemment l'augmentation de la capacité et l'harmonisation des

**10.03 Tomas Roggeman** (N-VA): Het aandeel van goederenvervoer per spoor ligt nog maar op 18 % van het totale aantal kilometers in de logistieke keten. Ik kijk uit naar de verhoging van de capaciteit en de afstemming van IT-platformen tussen de

plateformes IT des ports et d'Infrabel

havens en Infrabel.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs" (55014989C)**

**11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling voor mededinging van het personenvervoer per spoor" (55014989C)**

**11.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Avec la libération du transport ferroviaire, le principe de l'*open access* est également entré en vigueur. Les entreprises ferroviaires privées peuvent aujourd'hui déjà offrir des services de transport de personnes sur le rail.

**11.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Met de liberalisering van het spoorvervoer is ook het principe van *open access* in voege getreden. Spoorbedrijven kunnen vandaag al eigen vervoerdiensten voor personen op het spoor aanbieden.

Des demandes en ce sens ont-elles déjà été introduites? Des directives concernant la coordination ont-elles déjà été édictées? Le ministre peut-il commenter les améliorations des prestations de la SNCB dans le cadre de la prolongation de la mission de cette dernière? Comment les entreprises ferroviaires privées auront-elles accès aux infrastructures d'accueil, dont la vente de billets?

Zijn er al aanvragen geweest? Zijn er al richtsnoeren voor de coördinatie? Kan de minister de prestatieverbeteringen bij de opdrachtverlenging van de NMBS toelichten? Hoe zullen private spoorbedrijven toegang krijgen tot de onthaalinfrastructuur, waaronder de ticketverkoop?

**11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Aucune demande de capacité n'a encore été reçue. Les réunions plénières du mécanisme de coordination ont démarré le 4 novembre 2019 et ont déjà eu lieu à huit reprises. Les agendas peuvent être consultés sur le site internet d'Infrabel. Le mécanisme de stimulation pour la SNCB qui sera intégré après négociations dans le prochain contrat concernera notamment l'offre ferroviaire, la fiabilité et la ponctualité, l'intermodalité et la multimodalité, la sécurité et la coopération. Dans la mesure où aucune demande de capacité n'a encore été introduite, la vente intégrée de billets ne figurait pas encore à l'ordre du jour.

**11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Er werd nog geen enkele capaciteitsaanvraag ontvangen. De plenaire vergaderingen van het coördinatiemechanisme gingen van start op 4 november 2019 en vonden al acht keer plaats. De agenda's kunnen geraadpleegd worden op de website van Infrabel. Het stimuleringsmechanisme voor de NMBS dat na onderhandeling in het volgende contract zal worden opgenomen, zal gaan over, onder meer, het spoorwegaanbod, de betrouwbaarheid en stiptheid, inter- en multimodaliteit, veiligheid en samenwerking. Aangezien er nog geen capaciteitsaanvragen gebeurden, stond de geïntegreerde kaartverkoop nog niet op de agenda.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**12 Question de Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Dinant" (55015026C)**

**12 Vraag van Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stillegging van de werken aan het station Dinant" (55015026C)**

**12.01 Christophe Bombled (MR):** Le 4 février, les travaux de création d'une passerelle à la gare de Dinant ont été arrêtés. Le permis d'urbanisme n'avait pas encore été délivré à Infrabel.

**12.01 Christophe Bombled (MR):** Op 4 februari werden de werken voor de bouw van een overbrugging aan het station Dinant stilgelegd. De stedenbouwkundige vergunning was nog niet aan Infrabel betekend.

Pourquoi les travaux ont-ils débuté sans permis? Depuis lors, tous les documents ont-ils été fournis à la Région wallonne? Quand le permis d'urbanisme sera-t-il délivré?

Waarom werden de werken zonder vergunning aangevat? Werden alle documenten sindsdien aan het Waals Gewest bezorgd? Wanneer zal de stedenbouwkundige vergunning uitgereikt worden?

**12.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Tous les documents ont été transmis. Le retard vient du fait que l'agent compétent est malade du coronavirus. Le chantier a débuté avec des travaux de renouvellement de quais et d'aiguillages, qui ne nécessitent pas de permis, et se sont poursuivis sur la passerelle pour profiter des voies hors service. Le recours des riverains porte sur la décision du conseil communal de Dinant lié au décret sur les voiries. S'il aboutit, Infrabel introduira une nouvelle demande de permis en tenant compte des remarques. Dans le cas contraire, une nouvelle mise hors service de voies sera planifiée si le permis est accordé. Il est difficile de donner une date car l'entrepreneur a réparti ses équipes et matériel ailleurs.

**12.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Alle documenten werden overgelegd. De vertraging is te wijten aan het feit dat de bevoegde ambtenaar COVID-19 heeft. De werken werden gestart met de vernieuwing van de perrons en de wissels, waarvoor er geen vergunning nodig is, en vervolgens wilde men van de buitengebruikstelling van sommige sporen gebruikmaken om met de bouw van de overbrugging te beginnen. Het hoger beroep van de omwonenden heeft betrekking op de beslissing van de gemeenteraad van Dinant in verband met het wegdecreet. Indien het hoger beroep ingewilligd wordt, zal Infrabel een nieuwe vergunningsaanvraag indienen, waarbij er met de gemaakte opmerkingen rekening zal worden gehouden. Zo niet, zal er een nieuw tijdpad voor de buitengebruikstelling van de sporen opgesteld worden indien de vergunning verleend wordt. Het is moeilijk een datum te geven omdat de aannemer zijn ploegen en materieel elders ingezet heeft.

**12.03** **Christophe Bombled** (MR): Le projet vise la constitution d'une passerelle et la destruction du passage à niveau. Le conseil communal a voté la modification de voirie communale pour ce faire en décembre 2019. Le 6 janvier 2020, une riveraine a introduit un recours qui fait l'objet d'une demande de complément d'information à Infrabel par l'administration wallonne. Une suite a été donnée quatorze mois plus tard! En attendant l'aboutissement du jugement, la procédure urbanistique est suspendue.

**12.03** **Christophe Bombled** (MR): Het project omvat de bouw van een overbrugging en de afschaffing van de spoorwegovergang. De gemeenteraad heeft in december 2019 daartoe een wijziging van het gemeentelijke wegennet goedgekeurd. Op 6 januari 2020 heeft een buurtbewoner hoger beroep aangetekend, waardoor de Waalse administratie Infrabel bijkomende informatie gevraagd heeft. Daaraan werd er pas veertien maanden later gevolg gegeven! In afwachting van de uitkomst van het vonnis werd de stedenbouwkundige procedure opgeschort.

En outre, les travaux non autorisés ont fait l'objet d'un PV. Selon le Code de développement territorial, le dossier infractionnel doit être clôturé pour que la décision sur le permis puisse être notifiée. La crise sanitaire ne justifie pas un délai de plus d'un an pour fournir des documents basiques. Infrabel est pleinement responsable.

Bovendien werd er voor de niet-vergunde werken een pv opgemaakt. Volgens het Wetboek van Ruimtelijke Ontwikkeling moet het dossier over de inbreuk afgesloten zijn voordat de beslissing over de vergunning betekend kan worden. De gezondheids crisis kan niet als rechtvaardiging ingeroepen voor het feit dat het meer dan een jaar geduurd heeft om basisdocumenten te verstrekken. Infrabel is volledig aansprakelijk.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **13** Questions jointes de

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'une aire de covoiturage à Sterpenich" (55015105C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55016022C)

### **13** Samengevoegde vragen van

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanleg van een carpoolparking in Sterpenich" (55015105C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55016022C)

**13.01** **Benoît Piedboeuf** (MR): Le 23 février, en réponse aux questions de Mme Thibaut et M. Arens sur la création d'un Park & Ride à Viville, vous avez

**13.01** **Benoît Piedboeuf** (MR): Op 23 februari hebt u, in antwoord op de vragen van mevrouw Thibaut en de heer Arens over de aanleg van een park-and-

*affirmé que le parking de cette gare n'était pas saturé et qu'une extension ne se justifiait pas. Vous avez ajouté que le point serait à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec votre homologue luxembourgeois. Est-ce lui qui décide des infrastructures à réaliser sur le territoire belge?*

*Pour répondre à l'engorgement de l'autoroute vers le Luxembourg et proposer des alternatives aux navetteurs, évoquerez-vous avec lui la création d'un parking de co-voiturage sur l'aire frontalière de Sterpenich? Les travailleurs frontaliers résidant en Belgique passent par cette aire inoccupée qui se trouve à côté de la gare ferroviaire luxembourgeoise de Kleinbettingen.*

**13.02 Josy Arens** (cdH): *Je vous ai déjà interrogé à de nombreuses reprises sur ce sujet. Comme vous, votre prédécesseur s'est toujours retranché derrière les arguments de la SNCB pour ne pas avancer.*

*Le projet de Park & Ride de Viville fait l'objet d'un accord de coopération entre la Région wallonne et l'État fédéral. Un cofinancement régional est prévu. Alors qu'il est soutenu par la Wallonie et le Luxembourg, la SNCB freine pour ne pas le concrétiser. On connaît ses arguments réfutables mais jamais réfutés. Je vous demande d'être clair sur votre volonté par rapport à ce projet. L'abandonnez-vous? Si non, quelles initiatives prenez-vous outre vos déclarations lors des réunions associant le Luxembourg et la Wallonie? Qu'avez-vous fait pour concrétiser ce projet? Comment voyez-vous sa concrétisation d'ici 10 ans?*

**13.03 Georges Gilkinet**, ministre (en français): *Je veux être porteur de solutions pour la mobilité transfrontalière avec le Grand-Duché qui voit chaque matin de nombreux embouteillages. J'ai la volonté de résoudre ce dossier délicat dans le dialogue.*

*Une priorité partagée avec mon homologue grand-ducal est la finalisation de l'axe 3 et de la ligne 162 entre Bruxelles et Luxembourg. Offrir une alternative ferroviaire solide aux navetteurs est le premier levier à activer pour diminuer la pression automobile. Il faut l'élaborer dans le dialogue avec mon homologue.*

*Nous réfléchissons à la manière de mieux desservir la province de Luxembourg vers le Grand-Duché car la demande des nombreux navetteurs quotidiens transfrontaliers est importante. Les*

*ride in Viville, déclaré que le parking bij dat station niet overvol was en dat een uitbreiding niet gerechtvaardigd was. U hebt eraan toegevoegd dat het punt op de agenda zou staan van de volgende vergadering met uw Luxemburgse ambtgenoot. Is hij het die beslist over de infrastructuur die op Belgisch grondgebied moet worden gebouwd?*

*Zult u het met hem hebben over de aanleg van een carpoolparking op de snelwegparking van Sterpenich nabij de grens? Dat zou een oplossing kunnen zijn voor de verkeerscongestie op de autosnelweg naar Luxemburg en alternatieven kunnen bieden aan de pendelaars. Grensarbeiders die in België wonen passeren die lege snelwegparking naast het Luxemburgse treinstation van Kleinbettingen.*

**13.02 Josy Arens** (cdH): *Ik heb u hierover al meermaals vragen gesteld. Uw voorganger heeft zich, net als u, steeds verscholen achter de argumenten van de NMBS om niet vooruit te moeten gaan.*

*Het park-and-ride-project in Viville maakt het voorwerp uit van een samenwerkingsakkoord tussen het Waals Gewest en de federale Staat. Het Gewest zal dit mee financieren. Hoewel het project wordt gesteund door Wallonië en Luxemburg, zet de NMBS de rem erop om het niet te moeten uitvoeren. Men kent de weerlegbare, maar nooit weerlegde argumenten. Ik vraag u duidelijk te zijn over uw bedoelingen met betrekking tot dit project. Zult u ervan afzien? Zo niet, welke initiatieven zult u nemen, afgezien van uw verklaringen tijdens de vergaderingen met Luxemburg en Wallonië? Wat hebt u gedaan om dit project te realiseren? Hoe ziet u de verwezenlijking ervan over tien jaar?*

**13.03 Minister Georges Gilkinet** (Frans): *Ik wil oplossingen aandragen voor de grensoverschrijdende mobiliteit met het Groothertogdom Luxemburg, waar er elke ochtend veel files staan. Ik wil dit beladen dossier oplossen door middel van dialoog.*

*De voltooiing van as 3 en lijn 162 tussen Brussel en Luxemburg is een prioriteit die ik deel met mijn Luxemburgse ambtgenoot. De grootste hefboom om de autodruk te verminderen is het bieden van een solide alternatief per spoor aan de pendelaars. Dat moet uitgewerkt worden in dialoog met mijn ambtgenoot.*

*We gaan na hoe we kunnen zorgen voor een betere verbinding van de provincie Luxemburg met het Groothertogdom, want de vraag van de vele dagelijkse pendelaars die de grens oversteken is*

services analysent la forme la plus adéquate pour renforcer la mobilité. La SNCB fournira bientôt des éléments objectifs d'aide à la décision sur le projet de parking de Viville.

La création d'un parking de covoiturage sur l'aire frontalière de Sterpenich ne ressort pas à mes compétences mais j'aborderai la question avec mon collègue luxembourgeois. Ma priorité reste le renforcement des liaisons ferroviaires en amont de Sterpenich.

**13.04 Benoît Piedboeuf (MR):** Notre priorité est aussi l'utilisation du rail. Il faut attendre que les travaux se terminent sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. La solution du covoiturage à Sterpenich était une solution provisoire.

Hier, lors du conseil d'administration des CFL, j'ai demandé d'ajouter un volet transfrontalier dans leur plan stratégique. S'agissant de la liaison entre Sterpenich et Luxembourg, ils sont prêts à affecter des bus. La solution n'est pas à négliger en attendant la réalisation prioritaire de Viville.

**13.05 Josy Arens (cdH):** Ce *Park and Ride* est urgent pour améliorer la mobilité entre Arlon et Luxembourg. Vu les négociations prévues entre vous, votre homologue luxembourgeois et la SNCB, je compte sur vous pour la réalisation du projet avant la fin de la législature.

*L'incident est clos.*

**14 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du covid-19 sur l'extension du plan de transport" (55015113C)**

**14.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Conformément au plan de transport 2020-2023, l'offre de trains a été élargie en décembre 2020. Il en irait de même au cours des deux prochaines années. Au moment de la confection des plans, il a été tenu compte du potentiel de voyageurs et de l'augmentation prévue de recettes mais en raison de la crise sanitaire le nombre de voyageurs ainsi que les recettes ont fortement diminué.

Combien de voyageurs la SNCB a-t-elle transportés entre le 1<sup>er</sup> février 2020 et le 1<sup>er</sup> février 2021 et quelle sont les différences par rapport à l'année 2019? Quel a été l'impact sur les recettes? Cet impact a-t-il été compensé par les pouvoirs publics? Sous quelles conditions la mise en œuvre du plan

groot. De diensten analyseren de meest geschikte manier om de mobiliteit te verbeteren. De NMBS zal binnenkort objectieve gegevens verstrekken die zullen helpen om een beslissing te nemen over het project van de parking in Viville.

De aanleg van een carpoolparking aan de grens met Sterpenich valt niet onder mijn bevoegdheid, maar ik zal de kwestie aankaarten bij mijn Luxemburgse collega. Mijn prioriteit blijft de versterking van de spoorwegverbinding vanuit Sterpenich.

**13.04 Benoît Piedboeuf (MR):** Het gebruik van de spoorwegen is ook onze prioriteit. Het is wachten op het einde van de werken op de as Brussel-Luxemburg. De carpooloplossing in Sterpenich was tijdelijk.

Gisteren heb ik op de raad van bestuur van de CFL gevraagd om een grensoverschrijdend luik toe te voegen aan hun strategisch plan. De CFL is bereid om bussen in te zetten op de verbinding tussen Sterpenich en Luxembourg. Die oplossing mogen we niet vergeten in afwachting van de uitvoering van het prioritaire project in Viville.

**13.05 Josy Arens (cdH):** Die park-and-ride moet dringend worden aangelegd om de mobiliteit tussen Aarlen en Luxemburg te verbeteren. Gelet op de onderhandelingen die gepland staan tussen u, uw Luxemburgse collega en de NMBS, reken ik op u om het project voor het einde van de legislatuur uit te voeren.

*Het incident is gesloten.*

**14 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van COVID-19 op de uitbreiding van het vervoersplan" (55015113C)**

**14.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Overeenkomstig het vervoersplan 2020-2023 werd het treinaanbod in december 2020 uitgebreid. Dat zou ook de twee volgende jaren gebeuren. Bij het opstellen van de plannen werd rekening gehouden met het reizigerspotentieel en met stijgende inkomsten, maar door de gezondheidscrisis zijn de reizigersaantallen en de inkomsten fors teruggevallen.

Hoeveel reizigers vervoerde de NMBS tussen 1 februari 2020 en 1 februari 2021, en hoe verhoudt zich dat tot het jaar ervoor? Wat is de impact op de inkomsten? Werd die impact door de overheid gecompenseerd? Onder welke voorwaarden zal het vervoersplan verder kunnen worden uitgevoerd?

*de transport sera-t-elle poursuivie?*

**14.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB compte actuellement environ 46 % du nombre de voyageurs d'avant la crise. D'après ses prévisions, elle se situera de nouveau au nombre de 2019 d'ici quelques années. Pour 2030, elle s'attend à une croissance de plus de 15 %. Du 23 mars au 3 mai, lorsque seuls les déplacements essentiels étaient autorisés, 10 % seulement du nombre normal de voyageurs prenaient encore le train. Concomitamment aux assouplissements, le nombre de voyageurs a de nouveau grimpé jusqu'à maximum 68 % début octobre.

Comparativement aux pays voisins, la SNCB a, au plus profond de la crise, continué à déployer un plus grand nombre de trains et est repassée plus rapidement à une capacité maximale, notamment à la demande du gouvernement. La crise n'a dès lors aucune incidence sur l'offre de trains. L'objectif est de parvenir à une extension de 4,7 % d'ici fin 2023.

Pour 2020, la SNCB s'attend à une perte opérationnelle d'environ 400 millions d'euros. L'année dernière, cette perte a, à ma demande, été compensée par le gouvernement à concurrence de 264 millions d'euros. Un arrêté royal adopté le 12 février dernier prévoit une compensation supplémentaire de 148 millions pour les obligations de service public fin 2020 et durant le premier trimestre de 2021. Les subventions sont subordonnées à l'exécution de l'ensemble du plan de transport en 2021.

*Président: Jean-Marc Delizée*

**14.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les recettes attendues devraient compenser les extensions successives de l'offre, mais les pertes de revenus sont énormes. Dès lors que les extensions ne sont pas remises en question, nous devons examiner leurs modalités de financement.

*L'incident est clos.*

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Le ministre peut me transmettre par écrit la réponse qu'il a préparée à ma question n° 55015404C.

**15** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par l'atelier de maintenance de la SNCB à Melle" (55015139C)**

**15.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): L'atelier

**14.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS telt momenteel zowat 46 % van het aantal reizigers van voor de crisis. Over een paar jaar verwacht ze opnieuw aan het aantal van 2019 te zitten. Voor 2030 wordt uitgegaan van een groei van meer dan 15 %. Van 23 maart tot en met 3 mei, toen enkel essentiële verplaatsingen toegelaten waren, nam slechts 10 % van het normale aantal reizigers nog de trein. Samen met de versoepelingen steeg het aantal reizigers opnieuw tot maximaal 68 % begin oktober.

In het diepst van de crisis bleef de NMBS in vergelijking met de buurlanden meer treinen inzetten voor de essentiële beroepen en schakelde ze sneller weer over naar een maximale capaciteit, onder meer op vraag van de regering. De crisis heeft dan ook geen impact op het treinaanbod. Het is de bedoeling om tegen eind 2023 te komen tot een uitbreiding van 4,7 %.

Voor 2020 wordt door de NMBS een operationeel verlies verwacht van om en bij 400 miljoen euro. Dat verlies werd vorig jaar op mijn vraag ten belope van 264 miljoen euro gecompenseerd door de regering. Een op 12 februari goedgekeurd KB voorziet in een bijkomende compensatie van 148 miljoen voor de openbardienstverplichtingen eind 2020 en tijdens het eerste kwartaal van 2021. De toelagen zijn afhankelijk van de uitvoering van het volledige vervoersplan in 2021.

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée*

**14.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Met de verwachte inkomsten zouden de opeenvolgende uitbreidingen van het aanbod worden gecompenseerd, maar de gedeelde inkomsten zijn aanzienlijk. Aangezien de uitbreidingen niet op de helling staan, zullen we moeten nagaan hoe ze zullen worden gefinancierd.

*Het incident is gesloten.*

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Op vraag nr. 55015404C mag de minister mij zijn voorbereide antwoord schriftelijk bezorgen.

**15** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast door de onderhoudswerkplaats van de NMBS te Melle" (55015139C)**

**15.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): De polyvalente

polyvalent de la SNCB à Melle est situé dans une zone fortement urbanisée. Ses activités intenses occasionnent des nuisances sonores et/ou lumineuses pour les riverains.

La SNCB a-t-elle déjà enregistré des plaintes à ce sujet? Comment les gère-t-elle? Est-il exact que l'éclairage extérieur reste allumé toute la nuit? Combien de locomotives diesel fonctionnent-elles la nuit sur le terrain de l'atelier et pour quelles raisons? La SNCB prendra-t-elle des dispositions pour lutter contre les nuisances subies par les riverains? Une communication proactive avec le voisinage ne devrait-elle pas être envisagée?

**15.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB reçoit parfois des plaintes de villes et de communes et elle les analyse à chaque fois minutieusement. Des mesures sont prises pour réduire les nuisances là où cela est possible. La SNCB s'efforce toujours d'entretenir de bonnes relations avec les riverains et les instances publiques. À Melle également, l'entreprise a toujours communiqué activement et fréquemment avec les parties intéressées.

Les autorités locales reçoivent fréquemment des plaintes de riverains mécontents de l'exploitation d'un atelier de production dans leur voisinage. Parfois, des riverains continuent de se plaindre même si leurs plaintes ont été jugées non fondées.

Afin d'assurer le trafic ferroviaire le matin, certains trains doivent être démarrés longtemps avant le premier départ. Parfois, un examen technique doit être effectué et ce n'est possible que si la locomotive tourne. Démarrer un train n'est pas simple et la procédure doit être lancée longtemps à l'avance.

Les collaborateurs de la SNCB sont invités à veiller à ce que la période de démarrage soit réduite au minimum afin d'éviter au maximum les nuisances sonores. En période de grand froid et de fortes chaleurs, une ventilation importante doit être assurée, ce qui provoque aussi des nuisances sonores.

La SNCB tente de limiter au minimum la nuisance sonore dans les faisceaux ferroviaires, à augmenter l'efficacité énergétique et à limiter les émissions de CO<sub>2</sub>.

Les mesures varient d'un atelier à l'autre mais sont toujours adaptées à l'atelier et à l'environnement. À Melle, des accotements ont été aménagés avec des plantations, des portes à isolation acoustique ont été installées et des matériaux d'isolation

workplaats van de NMBS in Melle ligt in sterk verstedelijkt gebied. De drukke bedrijvigheid veroorzaakt geluids- en /of lichtoverlast voor de omwonenden.

Heeft de NMBS daar al klachten over gekregen? Hoe gaat ze daarmee om? Klopt het dat de buitenverlichting de hele nacht blijft branden? Hoeveel diesellocomotieven blijven 's nachts draaien op het terrein van de werkplaats en waarom? Zal de NMBS iets ondernemen om de hinder voor omwonenden tegen te gaan? Zou het geen goede zaak zijn om proactief met de buurt te communiceren?

**15.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS krijgt soms klachten van steden en gemeenten en analyseert die dan telkens grondig. Waar mogelijk worden maatregelen genomen om de overlast te verminderen. De NMBS probeert altijd een goede verstandhouding met buurtbewoners en met overheidsinstanties te hebben. Ook in Melle heeft ze altijd actief en frequent met de betrokken partijen gecommuniceerd.

Lokale overheden krijgen vaak klachten van buurtbewoners die zich niet kunnen verzoenen met de exploitatie van een productiewerkplaats in hun omgeving. Soms blijven ze klagen, ook als hun klachten ongegrond zijn bevonden.

Om het treinverkeer 's ochtends te verzekeren, moeten bepaalde treinen ruim voor de eerste trein worden opgestart. Soms moet er ook een technisch onderzoek worden uitgevoerd en dat kan alleen als de locomotief draait. Een trein opstarten is niet eenvoudig en de procedure moet ruim op voorhand worden gestart.

Alle NMBS-medewerkers worden gesensibiliseerd om de opstartperiode zo kort mogelijk te houden en om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. In heel koude of heel warme periodes moet er uitvoerig worden geventileerd en ook dat veroorzaakt geluidshinder.

De NMBS probeert de geluidsoverlast van treinstellen in spoorbundels tot een minimum te beperken, de energie-efficiëntie te verhogen en de uitstoot van CO<sub>2</sub> te beperken.

De maatregelen variëren per werkplaats, maar zijn altijd op maat van de werkplaats en de omgeving. In Melle werden bermen met beplanting aangelegd, werden geluidsisolerende poorten geplaatst en werd het gebouw met geluidsisolerend materiaal

acoustique ont été utilisés pour la construction. Le nombre de manœuvres est limité autant que possible et les locomotives de manœuvre sont éteintes le plus rapidement que possible. Dans la mesure du possible, les locomotives de manœuvre sont remplacées par des voitures en bois équitable et les trains sont maintenus à température autant que possible dans des postes d'alimentation extérieurs. Un étang tampon a été aménagé au milieu du site pour recueillir l'eau en cas de précipitations prolongées. Certaines activités ferroviaires au niveau des ateliers amènent inévitablement quelques nuisances sonores. Les trains les plus récents sont toujours plus silencieux, ce qui signifie que la nuisance ne cessera de diminuer au fil du temps.

La SNCB accorde une grande attention à la durabilité. Lors de la rénovation des ateliers, des matériaux d'isolation acoustique toujours plus performants sont utilisés. La SNCB s'efforce également de limiter le nombre de manœuvres.

**15.03 Tomas Roggeman (N-VA):** La SNCB fait déjà des efforts considérables. Selon le ministre, certains riverains ont du mal à s'accommoder à ces activités. J'espère que cela ne signifie pas que la SNCB ne tient pas compte de leurs plaintes.

Ceux qui ne vivent pas dans les environs ne pourront jamais réaliser complètement l'impact des travaux. La concertation avec les autorités locales est nécessaire.

*L'incident est clos.*

**16 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le développement des Points Mob" (55015179C)**

**16.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** *Taxistop et Autodelen ont lancé en 2017 le projet Points Mob, combinant différents types de mobilité partagée et durable: bus, tram, voitures partagées, vélos électriques, etc. Financée à hauteur de 5,31 millions d'euros par l'UE pour un budget total de près de 8,9 millions, l'initiative vise la multiplication des hubs de mobilité électrique pour quadriller l'Europe. Elle se déploie aussi dans les Régions. Au niveau fédéral, vous soutenez l'idée que les gares deviennent des nœuds de mobilité.*

*Dans quelle mesure le projet de Taxistop s'intègre-t-il dans le développement des gares multimodales? Des partenariats sont-ils prévus? Le fédéral peut-il activer d'autres leviers pour accroître la cohérence*

opgetrokken. Het aantal rangeerbewegingen wordt er zoveel mogelijk beperkt en rangeer locomotieven worden zo snel mogelijk stilgelegd. Zoveel als mogelijk worden rangeer locomotieven vervangen door fair wood voertuigen en treinen worden zoveel mogelijk op temperatuur gehouden in buitenvoedingsposten. In het midden van de site ligt een buffervijver om het water bij langdurige neerslag op te vangen. In de werkplaatsen is enige geluidshinder onvermijdelijk. De nieuwste treinen zijn altijd stiller, waardoor de geluidshinder op termijn blijft dalen.

De NMBS schenkt veel aandacht aan duurzaamheid. Bij de vernieuwing van werkplaatsen worden nog betere geluidsisolerende materialen gebruikt. De NMBS streeft er ook naar het aantal rangeerbewegingen te beperken.

**15.03 Tomas Roggeman (N-VA):** De NMBS doet al veel inspanningen. Volgens de minister kunnen sommige omwonenden zich niet verzoenen met de bedrijvigheid. Dit betekent hopelijk niet dat de NMBS klachten wegwuift.

Wie niet zelf in de omgeving woont, zal de impact van werkzaamheden nooit helemaal kunnen inschatten. Overleg met de lokale besturen is nodig.

*Het incident is gesloten.*

**16 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontwikkeling van de mobipunten" (55015179C)**

**16.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** *Taxistop en Autodelen hebben in 2017 de mobipunten gelanceerd, waarbij verschillende vormen van gedeelde en duurzame mobiliteit worden gecombineerd: bus, tram, deelauto's, elektrische fietsen, enz. Het project geniet EU-steun voor een bedrag van 5,31 miljoen euro op een totaalbudget van bijna 8,9 miljoen. Het initiatief heeft tot doel het aantal hubs voor elektrische mobiliteit te verveelvoudigen en het hele grondgebied van de EU te bestrijken. Het wordt ook ontwikkeld in de Gewesten. U steunt op federaal vlak het idee dat de stations uitgroeien tot mobiliteitshubs.*

*In welke mate past het project van Taxistop in de ontwikkeling van de multimodale stations? Zullen er partnerships worden gesloten? Kan de federale overheid andere hefboomen activeren om de*

*du projet en matière d'intermodalité ou communication? Les services offerts dans les Points Mob des différentes Régions seront-ils compatibles pour les usagers? Vous êtes-vous concertés avec vos homologues régionaux?*

**16.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en français): La gare du futur doit être un nœud multimodal combinant différents moyens de transport publics et partagés dans lequel on peut passer facilement d'un mode de transport à l'autre. Des initiatives comme le Brupass et Brupass XL facilitent ces interactions.

Mon cabinet a rencontré récemment Taxistop et mes collaborateurs ont discuté du rôle de gares en lien avec les Points Mob. Les solutions de voitures partagées sont multiples et parfois locales, tout comme les vélos partagés. Je veux faciliter les échanges de bonnes pratiques entre ces acteurs. Le fédéral peut également favoriser le dialogue avec les Régions, au sein de la CIM Mobilité.

La SNCB organisera des réunions bilatérales avec les sociétés régionales de transport dès juin, pour anticiper les modifications horaires qui entreront en vigueur en décembre et assurer une meilleure coordination, premier pas vers une vraie intégration horaire. Ce chantier de grande ampleur dépendra de beaucoup de facteurs, dont le contenu du futur contrat de service public.

**16.03** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Il faut développer des alternatives multimodales et de transport public. Je salue le soutien de l'Europe à nos Régions et votre rôle de facilitateur dans ce dossier. Ces mesures doivent être cohérentes à l'intérieur de la Belgique mais aussi à nos frontières.

*L'incident est clos.*

**17** **Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du GSM dans un support pour smartphone" (55015221C)**

**17.01** **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Il ressort de l'enquête nationale d'insécurité routière de l'institut Vias que l'idée d'augmenter les contrôles portant sur l'utilisation du GSM au volant recueille une large adhésion. Les dispositions du Code de la route à ce sujet ne sont cependant pas tout à fait claires.

*samenhang van het project inzake intermodaliteit en verkeer te vergroten? Zullen de in de mobipunten van de verschillende Gewesten aangeboden diensten compatibel zijn voor de gebruikers? Hebt u hierover overleg gepleegd met uw ambtgenoten van de deelgebieden?*

**16.02** **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Het station van de toekomst moet een multimodaal knooppunt zijn dat verschillende openbare en gedeelde vervoermiddelen combineert en waar men gemakkelijk van het ene op het andere vervoermiddel kan overstappen. Initiatieven zoals Brupass en Brupass XL vergemakkelijken die interacties.

Mijn kabinet heeft onlangs vertegenwoordigers van Taxistop ontmoet en mijn medewerkers hebben de rol van de stations in het kader van de mobipunten besproken. Er zijn vele en soms lokale oplossingen voor de deelauto's, net zoals voor de deelfietsen. Ik wil de uitwisseling van goede praktijken tussen die actoren faciliteren. De federale overheid kan ook in het kader van de IMC Mobiliteit de dialoog met de Gewesten bevorderen.

De NMBS zal vanaf juni bilaterale vergaderingen met de gewestelijke vervoersmaatschappijen beleggen om te anticiperen op de aanpassingen van de dienstregeling die in december in werking zullen treden en om voor een betere coördinatie te zorgen, de eerste stap naar een echte integratie van de dienstregelingen. Dit grootschalig project zal van veel factoren afhangen, waaronder de inhoud van het toekomstige openbaredienstcontract.

**16.03** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Er moeten multimodale en openbaarvervoeralternatieven ontwikkeld worden. Ik verheug me over de steun van Europa aan onze Gewesten en over uw rol van facilitator in dit dossier. Er moeten dus in België coherente maatregelen genomen worden, maar er moet ook voor coherentie met onze buurlanden gezorgd worden.

*Het incident is gesloten.*

**17** **Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de gsm in een smartphonehouder" (55015221C)**

**17.01** **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Uit de verkeersonveiligheidsenquête van Vias blijkt dat er een groot draagvlak is voor het vergroten van de pakkans voor gsm-gebruik achter het stuur. De wegcode is in dat verband echter niet helemaal duidelijk.

Comment interpréter les dispositions conjuguées des articles 8.4 et 8.3? Le contrôle porte-t-il spécifiquement sur le fait de téléphoner au volant ou s'étend-il à d'autres actes impliquant la manipulation du GSM? Qu'en est-il de l'utilisation d'un GSM ou d'une tablette placé sur un support ad hoc? Une distinction à cet égard doit-elle être faite entre les usagers d'un véhicule motorisé et les cyclistes?

**17.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'article 8.3 interdit de conduire un véhicule quel qu'il soit aux personnes ne disposant pas de l'aptitude physique exigée ou de la connaissance nécessaire. Le deuxième alinéa stipule que tout conducteur doit toujours être en état d'effectuer toutes les manœuvres et maîtriser sa monture ou son véhicule. Il peut manger, boire, fumer, se raser, avoir un chien sur ses genoux, etc. Ces activités ne sont interdites que si elles empêchent le conducteur de conduire convenablement son véhicule, ce qu'un PV doit montrer.

L'article 8.4 interdit au conducteur d'utiliser un téléphone portable qu'il tient en main, sauf à l'arrêt, pour le temps nécessaire à la montée ou à la descente des passagers du véhicule ou au chargement et au déchargement de marchandises et pendant le stationnement. L'agent verbalisant ne doit donc pas démontrer que le conducteur n'était pas en mesure d'effectuer toutes les manœuvres ou qu'il ne maîtrisait pas sa monture ou son véhicule.

Le maniement d'un smartphone sur un support pour smartphone relève de la disposition de l'article 8.3.

Il n'existe pas à ma connaissance d'études spécifiques par rapport à l'utilisation d'un téléphone portable par des cyclistes.

L'utilisation d'un smartphone dans un support est comparable à l'utilisation d'un système incorporé d'infotainment. Le risque dépend de la situation concrète: ainsi, une app de navigation détourne moins l'attention que des SMS.

*L'incident est clos.*

**18** **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un meilleur désenclavement du sud de la Flandre orientale vers Gand, Bruges et la côte" (55015239C)**

**18.01** **Pieter De Spiegeleer (VB):** *Le plan de transport le plus récent pour la Flandre orientale*

Hoe moet de combinatie van de artikelen 8.4 en 8.3 worden begrepen? Wordt er specifiek op bellen achter het stuur gecontroleerd of ook op andere handelingen waarbij men de gsm in de hand houdt? Wat met het gebruik van een gsm of tablet in een smartphonehouder? Is er op dat vlak een onderscheid tussen gebruikers van een gemotoriseerd voertuig en fietsers?

**17.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Artikel 8.3 verbiedt om eender welk voertuig te besturen terwijl men niet over de vereiste lichamelijke geschiktheid of nodige kennis beschikt. Volgens het tweede lid moet elke bestuurder steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en zijn rijdier of voertuig goed in de hand te hebben. Het kan daarbij gaan om eten, drinken, roken, zich scheren, een hond op de schoot hebben enzovoort. Dat is echter enkel verboden indien de bestuurder daardoor niet in staat is zijn voertuig behoorlijk te besturen, wat moet blijken uit het pv.

Artikel 8.4 verbiedt de bestuurder gebruik te maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt, behalve bij het stilstaan, de tijd nodig voor het in- of uitstappen van passagiers of het laden en lossen van goederen en parkeren. De verbaliserende agent moet dus niet aantonen dat de bestuurder niet in staat was alle nodige rijbewegingen uit te voeren of zijn rijdier of voertuig niet goed in de hand had.

Het bedienen van een smartphone in een smartphonehouder valt onder de bepaling van artikel 8.3.

Bij mijn weten bestaan er geen specifieke studies over het gebruik van een gsm door fietsers.

Het gebruik van een smartphone in een houder is vergelijkbaar met het gebruik van een ingebouwd infotainmentsysteem. De mate waarin dat risicovol is, is afhankelijk van de concrete situatie: zo leidt het volgen van een navigatieapp minder af dan sms'en.

*Het incident is gesloten.*

**18** **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere ontsluiting van Zuid-Oost-Vlaanderen naar Gent, Brugge en de kust" (55015239C)**

**18.01** **Pieter De Spiegeleer (VB):** *In het meest recente vervoersplan voor Oost-Vlaanderen wordt*

*opte toujours pour un désenclavement limité et, surtout, lent de la zone de la Dendre en direction de Gand, de Bruges et de la côte. Pourtant, via la ligne 50A, l'infrastructure pour une liaison rapide est disponible.*

*Envisage-t-on d'augmenter la fréquence pour l'utilisation de liaison rapide de la 50A au départ de Denderleeuw?*

**18.02 Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Dans le cadre de la préparation du nouveau plan de transport, une sélection des projets à réaliser est effectuée sur la base de critères stratégiques.

La SNCB s'efforce au maximum de capter les grands flux de voyageurs. Pour la Flandre orientale, ce sont les gares de Gand-Saint-Pierre et de Denderleeuw qui comptent le plus de voyageurs. Les déplacements entre ces deux gares ne représentent toutefois qu'1,6 % de l'ensemble des voyageurs de ces deux gares.

La liaison Denderleeuw-Gand est surtout importante pour les gares intermédiaires. Neuf pour cent seulement des voyageurs au départ de Denderleeuw ont Gand, Bruges ou Ostende pour destination. Inversement, moins de 1 % des voyageurs rejoint Denderleeuw au départ de Gand. Au départ d'Ostende, ce chiffre est de 2 %.

Dans la mesure où les déplacements en train au départ de Denderleeuw en direction de Gand concernent surtout des travailleurs et des étudiants, la SNCB propose deux trains P rapides les jours ouvrables aux heures de pointe le matin et le soir. En dehors de ces heures, les voyageurs peuvent utiliser les trains qui relient toutes les demi-heures Denderleeuw à Gand via Alost. La SNCB ne voit actuellement pas la nécessité d'offrir tout au long de la journée des trains rapides entre Denderleeuw et Gand.

**18.03 Pieter De Spiegeleer** (VB): J'ai reçu exactement la même réponse du ministre Bellot. Il est tout de même étonnant que la SNCB, compte tenu des évolutions des navettes et des flux de trafic, fournisse toujours à deux ans d'intervalle la même réponse avec la même motivation.

Il n'y a pas beaucoup de navetteurs dans cette direction, car l'offre est très mauvaise et très lente. Si le ministre améliore les installations, il en sera fait plus souvent usage.

*L'incident est clos.*

**19 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges**

*er nog steeds gekozen voor een relatief lage en vooral trage ontsluiting van de Denderstreek richting Gent, Brugge en de kust. Toch is via lijn 50A de infrastructuur voor de snelle verbinding ter beschikking.*

*Overweegt men een hogere frequentie voor het gebruik van de snelle verbinding 50A vanuit Denderleeuw?*

**18.02 Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Bij de voorbereiding van elk nieuw vervoersplan wordt een selectie gemaakt van de te realiseren projecten op basis van strategische criteria.

De NMBS tracht maximaal de grote reizigersstromen te capteren. Gent-Sint-Pieters en Denderleeuw hebben de meeste treinreizigers in Oost-Vlaanderen. De verplaatsingen tussen die twee stations onderling vertegenwoordigen slechts 1,6 % van het totale aantal treinreizigers van deze twee stations.

De treinverbinding Denderleeuw-Gent heeft vooral belang voor de tussenliggende stations. Slechts 9 % van de treinreizigers uit Denderleeuw heeft Gent, Brugge of Ostende als bestemming. Omgekeerd reist minder dan 1 % van de treinreizigers uit Gent naar Denderleeuw. Vanuit Ostende en Brugge gaat het om 0,2 %.

Omdat de treinverplaatsingen vanuit de Denderstreek naar Gent hoofdzakelijk gebeuren door werknemers en studenten, biedt de NMBS op werkdagen 's morgens en 's avonds twee snelle piekurentreinen aan. Daarbuiten kunnen de reizigers gebruikmaken van de halfuurdienst tussen Denderleeuw en Gent via Aalst. De NMBS ziet op dit moment geen noodzaak om gedurende de hele dag snelle treinen aan te bieden tussen Denderleeuw en Gent.

**18.03 Pieter De Spiegeleer** (VB): Ik kreeg exact hetzelfde antwoord van minister Bellot. Het is toch vreemd dat de NMBS, gelet op de evoluties in het pendelverkeer en de verkeersstromen, twee jaar later nog steeds hetzelfde antwoord met dezelfde motivering en verklaring doorspeelt.

Er zijn weinig pendelaars in die richting, omdat het aanbod zeer slecht en zeer traag is. Als de minister de faciliteiten verbetert, zal er ook meer gebruik van worden gemaakt

*Het incident is gesloten.*

**19 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges**

**Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores du matériel roulant de la SNCB et d'Infrabel" (55015245C)**

**19.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** *Le train est souvent présenté comme une façon de voyager responsable et écologique. La SNCB et Infrabel ne se montrent néanmoins pas à la hauteur quand il s'agit de réduire les nuisances sonores. Serait-il possible de recevoir un relevé des plaintes relatives aux nuisances sonores déposées en 2018 et 2019 à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel, ventilées par province, émanant tant de voyageurs et de groupements d'intérêts individuels que d'autorités locales.*

*Combien de plaintes ont-elles déjà été traitées? Dans combien de cas la SNCB a-t-elle été condamnée et quel coût cela a-t-il entraîné?*

**19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Le service clientèle de la SNCB a reçu cinq plaintes en 2018 par rapport aux nuisances sonores et dix-sept en 2019. Un total de 244 formulaires de plainte au sujet du bruit et des vibrations ont été remplis en 2018 et un total de 206 en 2019. Ils ont tous fait l'objet d'un examen et une réponse a chaque fois été envoyée. Il n'est pas possible de vérifier s'ils émanent d'un individu ou d'un groupement d'intérêt.

Les plaintes de groupes ou d'autorités locales parviennent de différentes façons à Infrabel et il n'est donc pas possible d'en faire un relevé exhaustif.

Les trains parcourent l'ensemble du territoire et le réseau ferroviaire est divisé en zones qui ne correspondent pas aux frontières provinciales. Il n'est donc pas possible de donner des chiffres par province.

*L'incident est clos.*

**20 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de rafraîchissement et de réaménagement des gares et arrêts du RER" (55015247C)**

**20.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** *Les gares et arrêts situés dans le Réseau Express Régional feront l'objet de travaux de rafraîchissement.*

*Quel coût total ces travaux représentent-ils par Région? Quels arrêts et gares feront l'objet de ces travaux de rafraîchissement? De quels travaux spécifiques s'agit-il?*

**20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):**

**Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast van het rollend materieel van de NMBS en van Infrabel" (55015245C)**

**19.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** *De trein wordt vaak als een verantwoorde en milieuvriendelijke manier van reizen voorgesteld. De NMBS en Infrabel schieten nochtans tekort wanneer het om het terugdringen van geluidshinder gaat. Graag ontvang ik een overzicht van de klachten in verband met geluidshinder die in 2018 en 2019 tegen de NMBS en Infrabel werden ingediend, uitgesplitst per provincie, zowel vanwege individuele reizigers en belangengroepen als vanwege lokale overheden.*

*Hoeveel klachten werden er al afgehandeld? In hoeveel gevallen werd de NMBS veroordeeld en met welke kosten als gevolg?*

**19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De klantendienst van de NMBS ontving in 2018 vijf klachten over geluidsoverlast en in 2019 zeventien. Via de website werden in 2018 244 en in 2019 206 klachtformulieren over geluid en trillingen ingevuld, die alle werden onderzocht en beantwoord. Er kan niet worden nagegaan of ze van een individu of belangengroep afkomstig zijn.

Klachten van groepen of lokale overheden komen op verschillende manieren bij Infrabel terecht en het is dus niet mogelijk ze exhaustief op te lijsten.

De treinen rijden over het hele grondgebied en het spoornet is ingedeeld in zones die niet samenvallen met de provinciegrenzen. Er kunnen dan ook geen cijfers per provincie worden bezorgd.

*Het incident is gesloten.*

**20 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Opfrissingswerken en herinrichting van stations en stopplaatsen in het GEN-gedeelte" (55015247C)**

**20.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** *De stations en stopplaatsen die gelegen zijn binnen het Gewestelijk ExpresNet worden verfraaid.*

*Wat is het totale bedrag hiervoor per Gewest? Welke haltes en stations komen in aanmerking voor deze verfraaiingswerken? Om welke specifieke werken gaat het?*

**20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Het

Le budget prévu dans le plan d'investissement pluriannuel pour l'achèvement du projet RER s'élève approximativement à 136,6 millions d'euros. Des travaux de rafraîchissement seront effectués dans les gares de De Hoek, Groenendaal, Holleken, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Braine-Alliance, Braine-L'Alleud, Genval, La Hulpe, Lillois, Louvain-La-Neuve, Nivelles, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Waterloo, Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Boitsfort, Haren-Sud, Moensberg, Saint-Job, Uccle-Stalle et Watermael.

Il s'agit essentiellement de l'achèvement et de l'équipement complet des gares précitées sur les lignes 124 en 161, de la nouvelle gare d'Anderlecht inaugurée le 13 décembre sur la ligne 50A et de l'achèvement de Haren-Sud sur la ligne 36.

*L'incident est clos.*

**21** Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours introduit par Infrabel contre le Retail Park La Couvinoise" (55015276C)

**21.01** Jean-Marc Delizée (PS): Ce projet a commencé il y a quatre ans et devrait aboutir fin avril. Le chantier a débuté en mars 2020, suite à l'avis positif de la Direction des implantations de Wallonie, après un premier recours introduit par Infrabel. Ce centre commercial devrait permettre de créer entre 120 et 150 emplois.

Ce recours citait le danger du passage à niveau à l'entrée du futur site commercial. Une convention a été signée en février 2020 entre le centre commercial La Couvinoise, la SOFICO, la ville de Couvin et Infrabel selon laquelle La Couvinoise accepte d'assumer à hauteur de 200 000 euros, le reste étant à charge des pouvoirs publics. Le promoteur a investi dix fois plus en charges d'urbanisme pour la gare TEC, la gare SNCB et une voirie communale entre autres.

En mars, Infrabel a présenté un second recours contre un permis modificatif ne concernant pas le passage à niveau. Ce recours est surprenant car Infrabel avait remis un avis favorable non conditionnel dans le cadre de la procédure de ce permis, qui ne concernait pas le passage à niveau.

Nous sommes devant un dialogue de sourds entre les parties.

budget in het strategisch meerjareninvesteringsplan voor het afwerken voor het GEN-project bedraagt ongeveer 136,6 miljoen euro. De verfraaiingswerken worden uitgevoerd in de stations van De Hoek, Groenendaal, Holleken, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Braine-Alliance, Braine L'Alleud, Genval, La Hulpe, Lillois, Louvain-La-Neuve, Nivelles, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Waterloo, Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Bosvoorde, Haren-Zuid, Moensberg, Sint-Job, Ukkel-Stalle en Watermael.

Het gaat in hoofdzaak over de afwerking en volledige uitrusting van de vermelde stations op de lijnen 124 en 161, evenals het op 13 december geopende nieuwe station van Anderlecht op lijn 50A en de afwerking van Haren-Zuid op lijn 36.

*Het incident is gesloten.*

**21** Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het door Infrabel aangetekende bezwaar tegen het retailpark La Couvinoise" (55015276C)

**21.01** Jean-Marc Delizée (PS): Het project is vier jaar geleden van start gegaan, en zou eind april voltooid moeten worden. De werken zijn begonnen in maart 2020, na een positief advies van de Direction des Implantations commerciales van de Service Public de Wallonie, en na een eerste door Infrabel aangetekend bezwaar. Het shoppingcenter in kwestie zou 120 tot 150 banen genereren.

In het bezwaar was er sprake van de gevaarlijke situatie door de ligging van de overweg aan de ingang van het toekomstige shoppingcenter. In februari 2020 werd er een overeenkomst getekend tussen het shoppingcenter La Couvinoise, de Waalse Maatschappij voor de Aanvullende Financiering van de Infrastructuur SOFICO, de stad Couvin en Infrabel, die bepaalt dat La Couvinoise 200.000 euro betaalt en het resterende bedrag ten laste komt van de overheid. De projectontwikkelaar heeft tien keer meer betaald voor stedenbouwkundige lasten voor het TEC-station, het NMBS-station en gemeentelijke wegen.

In maart heeft Infrabel een tweede keer bezwaar aangetekend, tegen een wijzigingsvergunning die geen betrekking had op de overweg. Dat is merkwaardig, want Infrabel had een onvoorwaardelijk gunstig advies uitgebracht in het kader van die vergunningsprocedure, die dus geen betrekking had op de overweg.

Er is sprake van een dovemansgesprek tussen de stakeholders.

Quelles sont les solutions?

**21.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le recours prolonge l'avis favorable mais conditionnel émis par Infrabel préalablement à la délivrance du permis. Par erreur, la Région wallonne n'a pas repris ces conditions. Le permis modificatif prévoit un nouveau quai de livraison proche du domaine d'Infrabel où la voirie est une impasse exiguë. Les manœuvres des camions peuvent engager le gabarit des voies ferrées avec des risques pour la ligne importante Charleroi-Couvin. Infrabel demande donc une protection des clôtures. Cela n'a donc rien à voir avec le passage à niveau. Je pense qu'une solution est en vue.

**21.03** **Jean-Marc Delizée** (PS): Je le souhaite.

Il faut absolument reprendre le dialogue entre Infrabel, la ville de Couvin et le promoteur pour mettre en œuvre la solution.

*L'incident est clos.*

**22** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de gratuité à la SNCB" (55015300C)**

**22.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): *La SNCB met gratuitement des trajets en train à disposition dans le cadre de la vaccination contre le coronavirus.*

*Combien de personnes sont-elles ciblées par cette action? Quelle est la procédure? Comment la SNCB contrôlera-t-elle les abus? Quel est le coût global estimé? Comment s'opère le financement?*

**22.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je me réjouis que ma demande, la SNCB contribue aussi en tant que prestataire de service public à la campagne de vaccination. Ainsi, chacun peut prendre gratuitement le train pour aller se faire vacciner. On ignore encore avec précision combien de personnes feront usage de cette possibilité mais chaque personne que nous pourrions aider de la sorte nous rapprochera d'un pays en meilleure santé et plus libre.

La SNCB propose ce billet aller-retour gratuit depuis le dimanche 21 mars. Il peut être demandé pour la première mais aussi pour la deuxième vaccination. Ceux qui souhaitent faire usage de cette possibilité

Wat zijn de mogelijke oplossingen?

**21.02** **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Het bezwaarschrift ligt in het verlengde van het gunstige, maar voorwaardelijke advies, dat Infrabel uitgebracht had vooraleer de vergunning afgeleverd werd. Het Waals Gewest had die voorwaarden per vergissing niet vermeld. In de wijzigingsvergunning wordt er bepaald dat er vlak bij het domein van Infrabel, op een smalle en doodlopende straat, een nieuwe laad- en loskade aangelegd wordt. De manoeuvrerende vrachtwagens kunnen hierdoor binnen het omgrenzingsprofiel van de treinen terechtkomen, met alle risico's van dien voor de belangrijke verbinding Charleroi-Couvin. Infrabel vraagt dan ook dat de afsluitingen beschermd zouden worden. Dat heeft dus niets met de overweg te maken. Volgens mij ligt een oplossing binnen handbereik.

**21.03** **Jean-Marc Delizée** (PS): Ik hoop dat er een oplossing uit de bus komt.

De dialoog tussen Infrabel, de stad Couvin en de promotor moet absoluut hervat worden om de oplossing te implementeren.

*Het incident is gesloten.*

**22** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratispolitiek bij de NMBS" (55015300C)**

**22.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): *De NMBS stelt gratis treinritten ter beschikking in het kader van de covidvaccinatie.*

*Hoeveel mensen wil men bereiken met deze actie? Wat is de procedure? Hoe zal de NMBS controleren op misbruik? Wat zijn de geraamde totale kosten? Hoe gebeurt de financiering?*

**22.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ik ben blij dat de NMBS, op mijn vraag, als openbare dienstverlener ook haar steentje bijdraagt aan het slagen van de vaccinatiecampagne. Iedereen mag gratis de trein nemen om zich te laten vaccineren. Het is nog niet duidelijk hoeveel mensen hiervan zullen gebruikmaken, maar elke persoon die we zo kunnen helpen om zich te laten vaccineren brengt ons een stap dicht bij een gezonder en vrijer land.

De NMBS biedt dit gratis heen-en-terugticket aan vanaf zondag 21 maart. Het kan zowel voor de eerste als de tweede prik worden aangevraagd. Wie ervan wil gebruikmaken wordt gevraagd het

sont invités à montrer spontanément à l'accompagnateur de train le billet de train gratuit et la convocation ou la confirmation du rendez-vous pour la vaccination. Le risque d'abus est donc limité.

*L'incident est clos.*

**23 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête publique en cas de suppression d'un passage à niveau" (55015302C)**

**23.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Selon l'article 38 de son contrat de gestion, Infrabel doit veiller lors de la suppression des passages à niveau à créer des passages cyclistes convenables si l'enquête publique montre qu'il existe une demande suffisante pour ceux-ci.

Infrabel enfreint-elle le contrat de gestion si un passage à niveau est fermé sans enquête publique et donc sans la possibilité de constater s'il existe une demande pour d'autres connexions cyclistes? Cette disposition sera-t-elle insérée dans le nouveau contrat de gestion?

**23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Infrabel fait savoir qu'une enquête publique est nécessaire lors de la confection d'un plan d'exécution spatial et lors de la demande d'un permis d'environnement. Quoi qu'il en soit, un accord est toujours recherché avec la ville ou la commune lorsqu'un passage à niveau est supprimé. Il faut en effet tenir compte du soutien local et des plans de mobilité. Lorsqu'un chemin communal doit être adapté ou déplacé aussi, un accord du conseil communal est nécessaire. Un accord de principe pour la suppression du passage à niveau est d'abord demandé à cette fin. Dans le cadre de la procédure de demande de permis d'urbanisme aussi, un avis ou l'accord du conseil communal sera demandé.

J'ai demandé à mon administration d'étudier la réglementation relative aux passages à niveau.

**23.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Il importe en effet que la réglementation soit réexaminée.

En ce qui concerne la nécessité d'une enquête publique, le ministre exprime ici le point de vue d'Infrabel alors que la réponse devrait en réalité venir du SPF. Selon moi, une enquête publique est nécessaire dans tous les cas.

*L'incident est clos.*

spontaan te tonen aan de treinbegeleider, samen met de uitnodiging of de afspraakbevestiging voor de vaccinatie. Het risico van misbruik is dus beperkt.

*Het incident is gesloten.*

**23 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het openbaar onderzoek bij afschaffing van een spoorovergang" (55015302C)**

**23.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Volgens artikel 38 van zijn beheerscontract moet Infrabel bij het afschaffen van overwegen zorgen voor passende doorgangen voor fietsers indien uit het openbaar onderzoek blijkt dat er voldoende vraag naar is.

Schendt Infrabel het beheerscontract als een overweg gesloten wordt zonder openbaar onderzoek en dus zonder de mogelijkheid om vast te stellen of er vraag is naar alternatieve fietsverbindingen? Zal die bepaling ook in de nieuwe beheersovereenkomst worden opgenomen?

**23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Infrabel deelt mee dat een openbaar onderzoek vereist is bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Hoe dan ook wordt altijd een akkoord met de stad of gemeente nagestreefd wanneer er een overweg wordt afgeschaft. Er moet immers rekening worden gehouden met het plaatselijke draagvlak en met de mobiliteitsplannen. Ook wanneer er een gemeenteweg moet worden aangepast of verlegd, is er een akkoord nodig van de gemeenteraad. Daartoe wordt eerst een principeakkoord gevraagd over de afschaffing van de overweg. Ook in het raam van de bouwaanvraagprocedure zal een advies of akkoord aan de gemeenteraad worden gevraagd.

Ik heb mijn administratie gevraagd de regelgeving met betrekking tot de overwegen te analyseren.

**23.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Het is inderdaad belangrijk dat de regelgeving wordt herbekeken.

Wat de noodzaak van een openbaar onderzoek betreft, geeft de minister de visie van Infrabel, terwijl het antwoord eigenlijk van de FOD zou moeten komen. Volgens mij is er in alle gevallen een openbaar onderzoek nodig.

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55015360C et 55015362C de Mme Buyst sont reportées. La question n<sup>o</sup> 55015404C de M. Van den Bergh et les questions n<sup>os</sup> 55015437C et 55015440C de M. Scourneau sont transformées en questions écrites.

**24** Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cybersécurité et nos chemins de fer" (55015497C)

**24.01** Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les chemins de fer ne sont pas immunisés contre les cyberattaques et les rançongiciels.

*Y a-t-il déjà eu des tentatives de paralyser le fonctionnement des chemins de fer? La SNCB et Infrabel sont-elles suffisamment sécurisées contre les cyberattaques et les rançongiciels? Les distributeurs automatiques de billets dans les gares, l'app SNCB et le site internet de la SNCB sont-ils eux aussi suffisamment sécurisés? Quel budget la SNCB consacre-t-elle à la cybersécurité du rail? Existe-t-il au sein du secteur des chemins de fer publics un protocole concernant les attaques de rançongiciels?*

**24.02** Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les chemins de fer sont également exposés à la menace de cyberattaques et en particulier aux rançongiciels. En tant qu'elles proposent des services essentiels, la SNCB et Infrabel sont soumises aux obligations de la loi sur la sécurisation du réseau et de l'information du 7 avril 2019.

Infrabel et la SNCB oeuvrent constamment à l'amélioration de l'ensemble de leurs réseaux informatiques afin de s'attaquer à leurs vulnérabilités. La plupart des mesures de cybersécurisation sont implémentées pendant la rénovation des systèmes et réseaux d'information. Il n'est dès lors pas simple d'isoler les coûts de cette sécurisation des coûts de la rénovation du système.

Il n'existe pas de protocole spécifique concernant une attaque de rançongiciel pour l'ensemble du secteur des chemins de fer publics. Chaque entreprise a établi ses propres protocoles de gestion de crise. Pour des informations complémentaires à ce sujet concernant la SNCB, je vous renvoie à la question écrite n<sup>o</sup> 121 de M. Roggeman.

*L'incident est clos.*

**25** Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel utilisé

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55015360C en 55015362C van mevrouw Buyst worden uitgesteld. Vraag nr. 55015404C van de heer Van den Bergh en vragen nrs. 55015437C en 55015440C van de heer Scourneau worden omgezet in schriftelijke vragen.

**24** Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cybersecurity en onze spoorwegen" (55015497C)

**24.01** Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ook de spoorwegen zijn niet immuun voor cyberaanvallen en ransomware.

*Zijn er al pogingen geweest om de werking van de spoorwegen lam te leggen? Zijn de NMBS en Infrabel voldoende beveiligd tegen cyberaanvallen en ransomware? Zijn de ticketautomaten in de stations, de NMBS-app en de NMBS-website voldoende beveiligd? Hoe groot is het budget cybersecurity van de spoorwegen? Bestaat er een protocol binnen de publieke spoorwegsector over ransomwareaanvallen?*

**24.02** Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ook de spoorwegen zijn onderhevig aan de dreiging van cyberaanvallen en in het bijzonder ransomware. Infrabel en de NMBS zijn als aanbieders van essentiële diensten onderworpen aan de verplichtingen van de netwerk- en informatiebeveiligingswet van 7 april 2019.

Infrabel en de NMBS werken voortdurend aan de verbetering van al hun computernetwerken om kwetsbaarheden aan te pakken. De meeste cyberbeveiligingsmaatregelen worden geïmplementeerd tijdens de vernieuwing van de informatiesystemen en -netwerken. Het is daarom niet eenvoudig om die kosten te isoleren van de kosten van het vernieuwen van de systemen zelf.

Er is geen specifiek protocol voor een ransomwareaanval voor de hele openbare spoorwegsector. Elk bedrijf heeft zijn eigen protocollen voor crisismanagement opgesteld. Voor bijkomende informatie inzake de NMBS verwijs ik naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 121 van de heer Roggeman.

*Het incident is gesloten.*

**25** Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op

**sur la liaison Anvers-Hamont" (55015527C)**

**25.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Le train IC Anvers-Mol-Hamont ne sera désormais plus scindé à Mol, ce qui rendra la liaison plus rapide et plus fiable. La question est de savoir quel matériel sera déployé. La gare de Hamont n'est équipée que d'un quai très court, ce qui empêche l'utilisation de trains trop longs.*

*Quel matériel roulera sur la ligne Hamont-Anvers à partir de juin 2021? Quel matériel assurera la liaison P Bruxelles-Mol et ce train s'arrêtera-t-il encore à Bouwel et à Kessel? L'arrivée des nouvelles voitures M7 affectera-t-elle le choix du matériel? La gare de Hamont bénéficiera-t-elle d'investissements prioritaires? Un calendrier a-t-il été fixé?*

**25.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): En semaine, les liaisons IC entre Anvers et Hamont seront assurées aux heures de pointe par des voitures à doubles étages M5, ce qui correspond à 40 % des trains sur cette ligne. Pour le reste, la liaison sera assurée pour 60 % par des trains AR41. Pendant les week-ends, l'offre sera intégralement couverte par des voitures AR41. Les trains P au départ de et vers Bruxelles seront composés d'une locomotive T27 et de voitures M4.

Sauf information contraire d'Infrabel, les arrêts à Bouwel et à Kessel seront maintenus. L'arrivée des voitures M7 n'aura aucun impact sur cette ligne. L'infrastructure ferroviaire à Hamont a été adaptée en 2020 par le déplacement d'un échangeur mais aussi longtemps que le quai n'aura pas été allongé, les voyageurs ne pourront pas prendre place dans les dernières voitures. L'allongement du quai est prévu pour 2022.

**25.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Voilà une réponse particulièrement décevante.

*L'incident est clos.*

**26** **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire à Herentals" (55015531C)**

**26.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *À la suite des investissements de la SA Vlaamse Waterweg dans l'élargissement de la capacité du canal Albert, un nouveau pont sera élevé en plus du pont 44 qui fait partie de la ligne ferroviaire 15 entre Herentals et Lierre. Est-il exact que le trafic ferroviaire s'en trouvera perturbé?*

**de verbinding Antwerpen-Hamont" (55015527C)**

**25.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *De IC Antwerpen-Mol-Hamont zou in de toekomst niet meer gesplitst worden in Mol, waardoor de verbinding sneller en betrouwbaarder wordt. Vraag is welk materieel er zal worden ingezet. Het station Hamont beschikt slechts over een kort perron, waardoor er geen lange treinen kunnen worden ingezet.*

*Welk materieel zal vanaf juni 2021 op de verbinding Hamont-Antwerpen rijden? Welk materieel zal ingezet worden op de P-verbinding Brussel-Mol en zal die nog stoppen in Bouwel en Kessel? Heeft de instroom van de nieuwe M7-rijtuigen een invloed op de materieelkeuze? Krijgt het station Hamont voorrang bij investeringen? Is er een tijdspad?*

**25.02** **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Op weekdays zullen de IC-treinen tussen Antwerpen en Hamont tijdens de piek rijden met M5-dubbeldektreinstellen, goed voor ongeveer 40 % van de treinen. Voor het overige met AR41-motorwagens, goed voor ongeveer 60 % van de treinen. Tijdens de weekends zal het aanbod volledig met AR41-motorwagens gebeuren. De P-treinen van en naar Brussel rijden met een samenstelling van een T27-locomotief en M4-rijtuigen.

Behoudens tegenbericht van Infrabel blijven de stops in Bouwel en Kessel behouden. De instroom van M7-rijtuigen zal geen impact hebben op deze lijn. De spoorinfrastructuur in Hamont werd in het najaar van 2020 aangepast door de verplaatsing van een wissel. Daardoor kunnen langere treinen naar Hamont rijden en vanuit Hamont vertrekken, maar zolang het spoor niet verlengd is, kunnen reizigers niet plaatsnemen in de laatste rijtuigen. De verlenging van het perron is voor 2022 gepland.

**25.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dit is een bijzonder teleurstellend antwoord.

*Het incident is gesloten.*

**26** **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug te Herentals" (55015531C)**

**26.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Door de investeringen van de Vlaamse Waterweg nv in de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal zal naast brug 44, die deel uitmaakt van de spoorlijn 15 tussen Herentals en Lier, een nieuwe brug opgetrokken worden. Klopt het dat het treinverkeer weinig hinder zal ondervinden?*

*La ligne de transport de marchandises 207 n'est accessible que via l'embranchement de ligne 15 à Herentals. Un kilomètre de plus permettrait à la ligne de se rattacher à l'est à la ligne existante Diest-Tessenderlo et d'accéder à plusieurs zones industrielles. Ce raccordement sera-t-il mis à l'étude?*

**26.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les travaux que vous décrivez ne relèvent pas de mes compétences. Leur impact pour les voyageurs et le transport de marchandises restera toutefois limité grâce au second pont qui viendra s'ajouter au pont existant. La ligne sera totalement interrompue pendant quatre jours et quelques autres raccordements et transformations seront effectués la nuit pendant la semaine et pendant les week-ends. Des bus de remplacement seront mis en service. Entre deux phases, le transport de marchandises sera effectué à contre-voie pendant deux semaines. Tout a été précisément programmé et des sessions d'information seront organisées. Quant au raccordement oriental que vous avez évoqué, il n'existe aucun projet en ce sens.

**26.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je continuerai d'insister pour qu'il y ait un meilleur désenclavement du transport de marchandises dans notre région.

*L'incident est clos.*

**27** **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération d'automates" (55015535C)**

**27.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *À présent que la vente de billets aux guichets se fait de plus en plus rare, une rationalisation est compréhensible. Pourtant, la fermeture programmée de 44 guichets a suscité une levée de boucliers. Il importe que les voyageurs qui ne sont pas familiarisés avec les alternatives ne soient pas abandonnés à leur sort. La SNCB planche sur une nouvelle génération de distributeurs automatiques équipés d'un bouton d'assistance qui permettra d'aider le voyageur à distance.*

*Quelles seront les nouvelles fonctions de ces distributeurs automatiques et quand pouvons-nous attendre leur mise en service?*

**27.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les distributeurs automatiques actuels offrent déjà une assistance. Lorsque le voyageur compose le numéro indiqué sur le distributeur, le personnel peut intervenir dans les opérations d'achat.

*Goederenspoorlijn 207 is enkel bereikbaar via de aftakking aan lijn 15 in Herentals. Door een verlenging van een kilometer zou het spoor ook oostelijk kunnen aansluiten op de bestaande spoorlijn Diest-Tessenderlo waardoor meerdere industrieterreinen bereikbaar worden. Zal dit onderzocht worden?*

**26.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ik ben niet bevoegd voor deze werkzaamheden. De impact voor reizigers en het goederenverkeer zal wel beperkt blijven omdat de nieuwe brug naast de bestaande brug wordt gebouwd. Er komt een totale lijnonderbreking van vier dagen en enkele andere aansluitingen en omvormingen tijdens weeknachten en weekends. Er komen vervangende busdiensten. Voor het goederenverkeer zal het tussen twee faseringen in gedurende twee weken op tegenspoor gebeuren. Alles wordt ruim op voorhand ingepland en er komen ook informatiesessies. Er zijn geen plannen voor een oostelijke ontsluiting.

**26.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik zal blijven aandringen op een betere ontsluiting voor het goederenvervoer in onze regio.

*Het incident is gesloten.*

**27** **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe generatie biljetautomaten" (55015535C)**

**27.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Nu er steeds minder tickets aan het loket worden gekocht, is een rationalisering begrijpelijk. Toch rees er veel protest tegen de geplande sluiting van 44 loketten. Het is belangrijk dat de reiziger die niet vertrouwd is met de alternatieven niet aan zijn lot wordt overgelaten. De NMBS werkt aan een nieuwe generatie automaten die uitgerust zijn met een assistentieknop, waardoor de reiziger vanop afstand kan worden geholpen.*

*Wat worden de nieuwe functies van die automaten en wanneer mogen we ze verwachten?*

**27.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De huidige automaten bieden al assistentie. Wanneer de reiziger het nummer op de automaat belt, kan het personeel de aankoop overnemen.

Les nouveaux distributeurs seront équipés d'une interface plus moderne et plus conviviale et d'écrans d'une nouvelle génération. Ils seront progressivement mis en service au plus tôt en 2023.

**27.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): En attendant, des "points trains" pourraient présenter une plus-value. J'espère que le ministre abordera cette question avec la SNCB.

*L'incident est clos.*

**28** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de ressources humaines du Groupe SNCB" (55015606C)**

**28.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): *Les membres du personnel et les externes peuvent suivre des formations et des trainings via Train@Rail. Combien de collaborateurs et d'externes ont déjà suivi une formation ou un training via cette plate-forme?*

*Infrabel dispose depuis l'an dernier de sa propre académie: Infrabel Academy. Comment les formations proposées par Train@Rail sont-elles alignées sur le fonctionnement de cette académie et sur les formations proposées au départ du service des ressources humaines de la SNCB? Comment HR Rail encourage-t-il la formation continuée du personnel au sein du groupe ferroviaire? Quel budget est dégagé à cet effet? Combien de temps en moyenne faut-il pour pourvoir une fonction vacante pour ces trois entreprises ferroviaires? Quels changements dans le e-HRM le groupe ferroviaire a-t-il apportés au cours des dernières années? L'épidémie du corona a-t-elle accéléré les choses? Comment le management des ressources humaines est-il associé à la définition des objectifs stratégiques de l'ensemble du Groupe SNCB? Quels sont les coûts opérationnels de HR Rail et des divisions HR d'Infrabel et de la SNCB? Que pense le ministre de l'existence d'HR Rail en tant qu'entreprise séparée au sein du Groupe SNCB et ce, alors que la SNCB et Infrabel disposent chacune de leur propre division des ressources humaines?*

**28.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Je vous ferai parvenir par écrit les chiffres en réponse aux première et quatrième sous-questions.

La spécificité d'Infrabel Academy est qu'elle s'adresse aux étudiants qui pourront être formés à long terme aux 40 métiers différents pratiqués à la SNCB. Parallèlement, Infrabel souhaite également

De nieuwe automaten beschikken over een modernere en meer intuïtieve interface en over schermen van een nieuwe generatie. Ze zullen ten vroegste in 2023 worden uitgerold.

**27.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): In afwachting zouden treinpunten wel een meerwaarde kunnen vormen. Ik hoop dat de minister dat bij de NMBS zal aankaarten.

*Het incident is gesloten.*

**28** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het HR-beleid van de NMBS-Groep" (55015606C)**

**28.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): *Personeelsleden en externen kunnen een beroep doen op opleidingen en trainingen via Train@Rail. Hoeveel medewerkers en externen volgden al een opleiding of training via dit platform?*

*Infrabel beschikt sinds vorig jaar over een eigen academy. Hoe worden de vormingen van Train@Rail afgestemd op de werking van Infrabel Academy en trainingen vanuit de hr-dienst van de NMBS? Hoe moedigt HR Rail herscholing van personeel binnen de spoorgroep aan? Hoeveel budget wordt hiervoor uitgetrokken? Wat is de gemiddelde duurtijd voor de invulling van openstaande vacatures voor de drie spoorbedrijven? Welke veranderingen in e-HRM heeft de spoorgroep doorgevoerd de afgelopen jaren? Heeft de coronapandemie een duw in de rug gegeven? Hoe wordt het hr-management betrokken bij de strategische doelstellingen van de gehele NMBS-Groep? Wat zijn de operationele kosten van HR Rail en de hr-afdelingen van Infrabel en de NMBS? Hoe denkt de minister over het behouden van een aparte hr-onderneming binnen de NMBS-Groep, terwijl NMBS en Infrabel hun eigen hr-afdelingen hebben?*

**28.02** **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): De cijfers van de eerste en vierde vraag zal ik schriftelijk laten bezorgen.

De specificiteit van de Infrabel Academy is dat ze is gericht op studenten die op lange termijn in 40 verschillende beroepen kunnen worden opgeleid. Infrabel wil daarnaast ook investeren in

investir dans les membres du personnel actuels afin de développer plus avant leurs compétences. HR Rail stimule la formation de son personnel. Un trajet de formation est prévu pour chaque nouveau collègue au sein de HR Rail et pour les collègues qui changent de métier au sein de l'entreprise.

Depuis mars 2020, la sélection s'effectue intégralement en ligne. En ces temps de coronavirus, un grand nombre de formations s'effectue en ligne selon différentes méthodologies. Les responsables des ressources humaines de la SNCB et d'Infrabel font partie du comité exécutif de leur entité et sont de la sorte associés à la définition des objectifs stratégiques de cette entité. Les objectifs de HR Rail font chaque année l'objet d'une discussion au sein du comité de coordination qui sert de cadre à la concertation entre les trois entreprises. À l'issue de cette discussion, les objectifs de HR Rail sont soumis au conseil d'administration. De cette manière, la stratégie HR est définie de manière cohérente.

Les chiffres généraux concernant le fonctionnement des trois entreprises sont disponibles dans les rapports annuels respectifs.

Je n'ai pas l'intention de modifier les structures existantes.

**28.03 Tomas Roggeman (N-VA):** L'existence de trois services des ressources humaines pour deux entreprises est une erreur de construction législative. Une telle situation n'existe nulle part ailleurs. Il est dès lors regrettable que le ministre n'envisage aucune modification. Un changement ne pourrait qu'avoir pour effet d'améliorer l'efficacité.

*L'incident est clos.*

#### **29 Questions jointes de**

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats concernant l'utilisation du Hello Belgium Railpass gratuit" (55015607C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Hello Belgium Railpass gratuit" (55016018C)

**29.01 Tomas Roggeman (N-VA):** La période d'utilisation de la carte de 12 voyages gratuits vient à terme.

*Pour combien de voyages ce Railpass gratuit a-t-il été utilisé? Quelles sont les destinations les plus populaires? La carte de train gratuite a-t-elle été utilisée conformément aux attentes?*

het huidige personeel om hun competentie verder te ontwikkelen. HR Rail stimuleert de opleiding van zijn personeel. Er is in een opleidingstraject voorzien voor elke nieuwe collega binnen HR Rail en voor de collega's die intern van job veranderen.

Sinds maart 2020 gebeurt de volledige selectie online. Tijdens de coronaperiode gebeurt een groot aantal opleidingen uitsluitend online via verschillende leervormen. De hr-verantwoordelijken van NMBS en Infrabel maken deel uit van het uitvoerend comité van hun entiteit en worden zo betrokken bij de uittekening van de strategische doelstellingen van hun entiteit. De doelstellingen voor HR Rail maken jaarlijks het voorwerp uit van een bespreking in het coördinatiecomité waarin de drie entiteiten overleg plegen. Na deze bespreking worden de doelstellingen van HR Rail voorgelegd aan de raad van bestuur. Zo wordt de hr-strategie coherent uitgetekend.

De algemene cijfers van de werking van de drie bedrijven zijn beschikbaar in de respectieve jaarverslagen.

Ik heb niet de intentie aan de bestaande structuren te sleutelen.

**28.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Het is een wetgevende constructiefout dat er drie hr-diensten zijn voor twee bedrijven. Dat bestaat nergens anders. Het is dan ook jammer dat de minister daaraan niets wil wijzigen. Het zou immers een stuk efficiënter kunnen.

*Het incident is gesloten.*

#### **29 Samengevoegde vragen van**

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten betreffende het gebruik van de gratis Hello Belgium Railpass" (55015607C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de gratis Hello Belgium Railpass" (55016018C)

**29.01 Tomas Roggeman (N-VA):** De gebruikperiode van de gratis 12-rittenkaart loopt ten einde.

*Voor hoeveel ritten werd de gratis Railpass gebruikt? Wat zijn de populairste bestemmingen? Stemt het gebruik van de gratis treinkaart overeen met de verwachtingen?*

**[29.02] Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Sur la base d'un sondage effectué mensuellement auprès des usagers de la SNCB quant à l'utilisation effective du Railpass Hello Belgium, il apparaît qu'aux mois d'octobre, de novembre et de décembre 2020, 30 % des voyages gratuits ont été utilisés. Il est encore trop tôt pour analyser les chiffres. J'attends une évaluation de la SNCB dans les semaines à venir.

**[29.03] Tomas Roggeman** (N-VA): En d'autres termes, 70 % des voyages gratuits n'ont pas été utilisés. On aurait évidemment pu le prévoir au moment où ce pass a été lancé.

**[29.04] Marianne Verhaert** (Open Vld): Nul n'aurait imaginé que la crise du coronavirus durerait aussi longtemps. La durée de la crise a évidemment un impact sur l'utilisation du Railpass gratuit. J'attends une évaluation plus avant.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55015617C et 55015619C de M. Roggeman sont transformées en questions écrites.

**[30] Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La différence de prix entre les billets de train en ligne et imprimés" (55015611C)**

**[30.01] Tomas Roggeman** (N-VA): *Pour certains types de billets qui peuvent être achetés trois euros moins cher en ligne que sur papier, la SNCB va procéder à une modification tarifaire.*

*Quel est l'objectif de cette modification et comment s'inscrit-elle dans le cadre de la stratégie tarifaire de la SNCB? Pourquoi a-t-on décidé de cibler les billets précités en particulier? S'agit-il d'un règlement provisoire? Des modifications analogues sont-elles prévues? Quelles économies cette mesure permettra-t-elle de réaliser et quel pourrait être le manque à gagner de la SNCB?*

**[30.02] Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Cette décision s'inscrit dans la stratégie de la nouvelle appli mobile. Pour la première fois, les pass de dix trajets peuvent également être complétés en ligne. L'objectif est de rendre la billetterie plus conviviale et plus conforme aux normes sanitaires. Les billets numériques sont moins chers pour l'entreprise et donc également pour les usagers.

À mes yeux, le tarif des billets non numériques doit impérativement rester attrayant et accessible à

**[29.02] Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Op basis van een maandelijkse steekproef bij de klanten van de NMBS over het effectieve gebruik van de Hello Belgium Railpass, blijkt dat in oktober, november en december ongeveer 30 % van de gratis ritten gebruikt werden. Het is nog te vroeg om daarover nu al een analyse te maken. Ik verwacht in de komende weken een evaluatie van de NMBS.

**[29.03] Tomas Roggeman** (N-VA): Dat wil dus zeggen dat 70 % van de gratis ritten ongebruikt is blijven liggen. Dat had men natuurlijk kunnen denken bij de uitgifte van de pas.

**[29.04] Marianne Verhaert** (Open Vld): Niemand dacht dat de coronacrisis zo lang zou aanhouden. Dat heeft uiteraard impact op het gebruik van de gratis Railpass. Ik wacht verder de evaluatie af.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55015617C en 55015619C van de heer Roggeman worden omgezet in schriftelijke vragen.

**[30] Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verschil in prijs tussen online en geprinte treintickets" (55015611C)**

**[30.01] Tomas Roggeman** (N-VA): *De NMBS voert een tariefwijziging door voor bepaalde soorten tickets, die online tot 3 euro goedkoper kunnen worden dan op papier.*

*Wat is de doelstelling en hoe past dit initiatief in de tariefstrategie van de NMBS? Waarom werd voor die bepaalde biljetten gekozen? Is dit een tijdelijke regeling? Zijn er nog vergelijkbare wijzigingen op til? Hoeveel kan er daardoor worden bespaard en hoeveel inkomsten derft de NMBS op die manier?*

**[30.02] Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Deze beslissing past in de strategie voor de nieuwe mobiele app. Voor het eerst zijn de passen voor tien treinritten ook digitaal invulbaar. Doel is gebruiksvriendelijke treintickets aan te bieden die ook uit een sanitair oogpunt veiliger zijn. Digitale tickets zijn goedkoper voor het bedrijf en dus ook voor de gebruiker.

Het is voor mij belangrijk om niet-digitale tickets tegen een aantrekkelijk tarief te behouden, met het

l'ensemble des groupes cibles.

**30.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Cette décision peut avoir un effet discriminatoire à l'égard de personnes présentant un handicap qui accèdent difficilement aux canaux de vente numériques. Cette discrimination doit être éliminée et cet aspect doit être pris en compte dans le cadre de la stratégie tarifaire de la SNCB.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55015612C de M. Raskin est transformée en question écrite.

**31 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les semelles isolantes contre les nuisances sonores" (55015617C)**

**31.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *Infrabel installe chaque année des "railpads" ou coussinets anti-bruit afin de limiter au minimum les nuisances sonores pour les riverains d'infrastructures ferroviaires. En 2020, quelque 98 kilomètres de rails ont été équipés de ce dispositif.*

*Combien de plaintes pour nuisances sonores sont-elles adressées annuellement à Infrabel et à la SNCB? Quels sites sont particulièrement concernés? Quels sites ont déjà été équipés de ces coussinets? Quels sites suivront prioritairement? Selon quels critères? Quel est le coût moyen de l'installation de ces dispositifs? Quels commentaires le ministre peut-il formuler concernant l'impact des railpads dans les zones densément peuplées?*

**31.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** En 2020, Infrabel a reçu environ 220 questions et plaintes concernant des nuisances sonores liées au trafic ferroviaire, soit à peu près autant que les années précédentes. Chaque plainte est examinée en fonction de la situation spécifique sur laquelle elle porte. Le service clientèle de la SNCB a reçu en 2018 5 plaintes concernant des nuisances sonores et 17 en 2019. Ces plaintes ont toutes été traitées dans les délais prévus. Il est difficile de trouver un dénominateur commun à ces nuisances. L'examen des plaintes porte notamment sur l'intensité du trafic ferroviaire, la distance entre le rail et les habitations ou les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant.

Les coussinets anti-bruit sont installés au moment du remplacement des traverses ou des rails, lorsque les traverses ont vingt ans d'âge au moins ou qu'aucun renouvellement de traverses n'est

oog op de toegankelijkheid voor alle doelgroepen.

**30.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Deze beslissing kan discriminerend werken ten aanzien van mensen met een beperking die moeilijker toegang hebben tot de digitale verkoopkanalen. Die discriminatie moet worden weggewerkt en er moet rekening mee worden gehouden in de prijszetting van de NMBS.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55015612C van de heer Raskin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**31 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Railpads tegen geluidshinder" (55015617C)**

**31.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *Jaarlijks installeert Infrabel een aantal zogenaamde railpads op de rails om de geluidshinder van treinen voor de buurtbewoners zoveel mogelijk te verminderen. In 2020 werd aldus zowat 98 kilometer aan sporen uitgerust.*

*Hoeveel klachten over geluidshinder ontvangen Infrabel en NMBS jaarlijks? Welke locaties zijn extra gevoelig? Welke locaties werden al uitgerust met deze railpads? Welke locaties zullen prioritair volgen? Volgens welke criteria? Wat is de gemiddelde prijs voor het installeren ervan? Wat kan de minister kwijt over de impact van railpads op dichtbevolkte gebieden?*

**31.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** In 2020 heeft Infrabel zowat 220 vragen en klachten over geluidshinder door treinverkeer behandeld, ongeveer evenveel als in de jaren daarvoor. Elke klacht wordt onderzocht volgens de specifieke situatie. De klantendienst van de NMBS heeft in 2018 vijf klachten over geluidsoverlast ontvangen en in 2019 zeventien. Ze werden allemaal binnen de termijnen behandeld. Het is moeilijk om een lijn te trekken in de oorzaken. Onder andere de intensiteit van het treinverkeer, de afstand tot de woningen en de karakteristieken van de infrastructuur en het rollend materiaal worden geanalyseerd.

De railpads worden geplaatst bij de vernieuwing van dwarsliggers of rails, als de dwarsliggers minstens twintig jaar oud zijn en er geen vernieuwing van de dwarsliggers is gepland in de komende tien jaar. Ik

prévu dans les dix années à venir. Je fournirai à la commission une carte avec les lieux qui ont été équipés de coussinets anti-bruit au cours des années écoulées, ainsi qu'une carte des installations programmées. Les coussinets sont placés afin de protéger les traverses, de garantir une plus grande stabilité du rail et de réduire le bruit. Des prix séparés pour le placement des coussinets ne sont pas disponibles.

Conformément aux directives européennes relatives au bruit dans l'environnement, les autorités régionales établissent des plans d'action et Infrabel collabore activement à la mise en œuvre des mesures proposées. L'impact de ces plans d'action est analysé par les autorités régionales. Les coussinets anti-bruit réduisent le niveau sonore de 2,5 à 4 décibels pour des vitesses entre 50 et 250 kilomètres à l'heure.

*L'incident est clos.*

**32 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'axe international Bruxelles-Luxembourg" (55015619C)**

**32.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *La ligne ferroviaire internationale entre Bruxelles et le Grand-Duché de Luxembourg est considérée comme une ligne stratégique. Septante millions d'euros provenant du plan de relance européen seront investis dans sa modernisation.*

*Combien de voyageurs par an en moyenne ont emprunté cette ligne au cours des cinq dernières années? Le montant de septante millions d'euros se justifie-t-il? Le ministre peut-il fournir des explications concernant les travaux prévus? Quel rôle le Luxembourg joue-t-il dans ce projet?*

**32.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Un aperçu détaillé par ligne ferroviaire n'est pas disponible, mais le comptage annuel du nombre de voyageurs embarquant et débarquant à chaque arrêt se trouve sur le site web de la SNCB. L'axe 3, ainsi qu'il est appelé, relie Bruxelles à la frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg et se compose de l'embranchement entre Louvain-la-Neuve et Namur de la ligne 161 et de la ligne 162 entre Namur et la frontière. L'axe poursuit ensuite sa route vers la gare de Luxembourg-ville, puis vers Strasbourg et Bâle, et plus loin encore vers Milan. L'axe revêt donc une grande importance stratégique, car il forme une liaison entre les différentes capitales administratives de l'UE et est connecté aux réseaux ferroviaires des pays du Sud.

Avec cette modernisation, nous entendons

bezorg de commissie een kaart met de locaties die de voorbije jaren werden uitgerust met geluidsarme railpads, samen met een kaart van de geplande plaatsingen. De railpads worden geplaatst om de dwarsliggers te beschermen, meer stabiliteit van het spoor te garanderen en het lawaai te reduceren. Aparte kostprijzen voor de plaatsingen zijn niet beschikbaar.

De gewestelijke overheden stellen conform de Europese richtlijn over omgevingslawaaï actieplannen op en Infrabel werkt actief mee aan de voorgestelde maatregelen. De gewestelijke overheden analyseren de impact van die actieplannen. De railpads verminderen het geluidsniveau met 2,5 tot 4 decibels voor snelheden tussen 50 en 250 km per uur.

*Het incident is gesloten.*

**32 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale as Brussel-Luxemburg" (55015619C)**

**32.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *De internationale spoorlijn tussen Brussel en het Groothertogdom Luxemburg wordt beschouwd als een strategische lijn. In de modernisering ervan wordt 70 miljoen euro uit het Europese relanceplan geïnvesteerd.*

*Hoeveel reizigers hebben de afgelopen vijf jaar gemiddeld gebruik gemaakt van die lijn? Is 70 miljoen euro een verantwoord bedrag? Kan de minister die werken nader toelichten? Wat is de rol van Luxemburg in deze?*

**32.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Een gedetailleerd overzicht per spoorlijn is niet beschikbaar, maar de jaarlijkse telling van het aantal opstappende en afstappende reizigers per halte staat op de NMBS-website. De zogenaamde as 3 verbindt Brussel met de grens van het Groothertogdom Luxemburg en die bestaat uit lijn 161 van de vertakking Louvain-la-Neuve tot Namen, en lijn 162 van Namen tot de grens. Vervolgens loopt de as door naar het station van Luxemburg-Stad, vervolgens naar Straatsburg en Bâle, en dan verder naar Milaan. De as is dus strategisch zeer belangrijk, want ze vormt een verbinding tussen de verschillende administratieve hoofdsteden van de EU en sluit aan op de spoornetten in de zuidelijke landen.

Met de modernisering wil men alle verouderde

remplacer tous les équipements ferroviaires vétustes, réaménager les grandes gares, rehausser les quais aux arrêts et faire passer la vitesse de référence sur ces lignes de 130 à 160 kilomètres par heure. Les 70 millions d'euros mentionnés pour cela ne suffiront pas. Mon homologue luxembourgeois, François Bausch, est aussi demandeur d'une modernisation, et nous avons envoyé début 2021 une demande d'aide à la Commission européenne. Celle-ci propose de mettre sur pied un groupe de travail afin d'établir un inventaire de la situation actuelle.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55015651C et 55015684C de M. Raskin sont reportées.

**33 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mendicité active dans les trains et dans les gares" (55015706C)**

**33.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *Il ressort de questions écrites antérieures que le personnel de la SNCB est tenu de signaler les cas de mendicité au Security Operations Center (SOC).*

*Combien de cas ont été signalés par le personnel et combien par des voyageurs? Combien d'interventions Securail a-t-il dû effectuer dans pareils cas? Où rencontre-t-on le plus fréquemment des mendiants? Des poursuites judiciaires sont-elles engagées? Un plan d'action a-t-il été établi? Comment les agents de Securail doivent-ils intervenir dans pareils cas? Les interventions doivent-elles être durcies?*

**33.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La réponse aux trois premières questions sera transmise par écrit et pour la quatrième question, je renvoie à la ministre de l'Intérieur.

La SNCB tolère la mendicité passive mais promeut également la prévention, le dialogue et la coopération avec le secteur social. L'approche n'est pas la même s'agissant de la mendicité active et en particulier de la distribution de papiers dans les trains. Sur la base d'une analyse des lieux sensibles, diverses actions sont mises en œuvre. Le parquet est également tenu informé.

Tout cas de mendicité illégale est signalé au SOC et un procès-verbal est toujours déposé. Le phénomène est clairement lié à des bandes criminelles organisées qui requièrent la coopération de l'Intérieur et de la Justice.

spooruitrusting vervangen, de grote stations herinrichten, de perrons aan de stopplaatsen verhogen en de referentiesnelheid op die lijnen verhogen van 130 kilometer per uur naar 160 kilometer per uur. De vermelde 70 miljoen euro zal daartoe niet volstaan. Mijn Luxemburgse evenknie, François Bausch, is ook vragende partij voor de modernisering en samen stuurden we begin 2021 een verzoek om steun naar de Europese Commissie. Die stelt voor om een werkgroep te organiseren om de situatie te inventariseren.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55015651C en 55015684C van de heer Raskin worden uitgesteld.

**33 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Actieve bedelarij op treinen en in stations" (55015706C)**

**33.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *Uit eerdere schriftelijke vragen blijkt dat het NMBS-personeel gevallen van bedelarij op treinen moet melden aan het Security Operations Center (SOC).*

*Hoeveel meldingen gebeurden er door personeel en hoeveel door reizigers? Hoeveel interventies moest Securail hiervoor doen? Waar zijn deze bedelaars het actiefst? Krijgt dit gerechtelijke gevolgen? Bestaat er een actieplan? Hoe moeten de agenten van Securail dit aanpakken? Moet er strenger worden opgetreden?*

**33.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Het antwoord op de eerste drie vragen wordt schriftelijk bezorgd en voor de vierde vraag verwijs ik door naar de minister van Binnenlandse Zaken.

De NMBS accepteert passief bedelen, maar promoot ook preventie, dialoog en samenwerking met de sociale sector. De aanpak is anders bij actief bedelen en in het bijzonder bij het uitdelen van papieren in treinen. Op basis van een analyse van de gevoelige plaatsen en tijden worden diverse acties uitgevoerd. Ook het parket wordt op de hoogte gebracht.

Elk voorval van illegaal bedelen wordt gemeld bij het SOC en er wordt steeds een pv ingediend. Het fenomeen heeft duidelijk te maken met georganiseerde criminele bendes, waardoor samenwerking met Binnenlandse Zaken en Justitie noodzakelijk is.

Il n'y a pas de chiffres disponibles concernant les poursuites engagées par les parquets.

**[33.03] Tomas Roggeman (N-VA):** J'attends avec intérêt les chiffres.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55015763C et 55015764C de Mme Hanus sont reportées.

**[34] Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prêts accordés par la facilité pour la reprise et la résilience (FRR)" (55015813C)**

**[34.01] Tomas Roggeman (N-VA):** *Notre pays peut bénéficier des moyens de la Recovery and Resilience Facility (RRF).*

*Le ministre sollicitera-t-il ces moyens pour investir dans le rail? Ces moyens seront-ils utilisés pour remplacer les dernières lignes diesel encore en service dans notre pays? Une concertation a-t-elle été organisée dans notre pays concernant la répartition de ces fonds?*

**[34.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Je renvoie à la réponse que j'ai donnée à ce sujet au sein de cette commission le 23 février dernier. Le gouvernement n'a pas opté pour des emprunts RRF mais pour des subventions.

*L'incident est clos.*

**[35] Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La journée de grève nationale le 29 mars 2021" (55015880C)**

**[35.01] Tomas Roggeman (N-VA):** Le syndicat socialiste ABVV-FGTB en a appelé au personnel de la SNCB pour qu'il participe à la grève contre les bénéfices gigantesques que réalisent les entreprises dans le cadre de la crise du coronavirus grâce à la flexibilité de leur personnel. Le ministre est-il d'accord avec moi pour dire que la SNCB n'est aucunement concernée par le motif de cette grève?

Que pense-t-il des augmentations salariales réclamées par le personnel du rail et de la nouvelle norme salariale qui a été établie?

Quels préparatifs ont été faits afin d'assurer le service minimum? Quel pourcentage du personnel a fait savoir qu'il participerait à la grève? Quelles mesures correctrices seront prises à l'occasion de ce préavis de grève?

Er zijn geen cijfers over vervolgingen door de parketten.

**[33.03] Tomas Roggeman (N-VA):** Ik kijk uit naar de cijfers.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55015763C en 55015764C van mevrouw Hanus worden uitgesteld.

**[34] Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de Recovery and Resilience Facility (RRF) verstrekte leningen" (55015813C)**

**[34.01] Tomas Roggeman (N-VA):** *Ons land kan een beroep doen op de middelen uit het Recovery and Resilience Facility (RRF).*

*Zal de minister een beroep doen op deze middelen voor investeringen in het spoor? Zullen de middelen gebruikt worden om de laatste dieselspoorlijnen in ons land te vervangen? Werd er overleg gepleegd in ons land over de verdeling van deze middelen?*

**[34.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Ik verwijs naar het antwoord dat ik hierover gaf in deze commissie op 23 februari. De regering heeft niet gekozen voor RRF-leningen, maar voor subsidies.

*Het incident is gesloten.*

**[35] Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale stakingsdag op 29 maart 2021" (55015880C)**

**[35.01] Tomas Roggeman (N-VA):** De socialistische vakbond ABVV riep het personeel van de NMBS op om mee te staken tegen de reusachtige winsten die bedrijven tijdens de coronacrisis boekten dankzij de flexibiliteit van hun personeel. Is de minister het met me eens dat dit niet van toepassing is op de NMBS?

Wat vindt hij van de gevraagde loonsverhogingen bij het spoor en van de nieuw vastgestelde loonnorm?

Welke voorbereidingen werden getroffen om de minimale dienstverlening te verzekeren? Welk percentage van het personeel liet weten deel te zullen nemen aan de staking? Hoe zal er naar aanleiding van deze stakingsaanzegging worden bijgestuurd?

Que pense le ministre d'actions telles que l'envahissement des voies ou des blocages de l'infrastructure ferroviaire qui accompagnent parfois certains mouvements de grève? De telles actions ont-elles également été menées hier?

Quelle est l'opinion du ministre concernant l'octroi de la personnalité juridique aux syndicats?

**35.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai nullement l'intention de réagir aux déclarations des uns et des autres.

La concertation salariale au sein des entreprises ferroviaires fait partie de la concertation sociale générale. En tant que ministre de tutelle, je veille à ce que son déroulement soit correct, mais ne m'occupe pas du contenu. Les deux parties disposent des compétences nécessaires et la bonne volonté pour mener les négociations à bien est présente.

La SNCB a élaboré un service alternatif des trains, qui a permis à plus de la moitié des trains de rouler en dépit de la grève. La plupart des trains P ont été supprimés. Il n'y avait pas ou peu de trains dans plusieurs petites gares.

Je suis favorable à la liberté d'expression et au droit de grève en général. Mais même en cas de grandes divergences d'opinions, les dommages intentionnels ou la mise en danger de soi-même ou d'autrui n'est pas acceptable.

L'actuel modèle de concertation sociale n'est pas parfait, mais il est bon qu'il existe. Notre attention doit aller en priorité à l'amélioration de l'offre et du service.

Je remettrai par écrit les chiffres demandés.

**35.03 Tomas Roggeman** (N-VA): J'attends impatiemment les chiffres et demande au ministre de bien vouloir répondre encore à ma question concernant les ajustements.

*L'incident est clos.*

### **36 Questions jointes de**

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision du Conseil d'État concernant l'application de la législation linguistique chez skeyes" (55015889C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt du Conseil d'État sur l'absence de cadres linguistiques chez skeyes" (55015897C)

Wat denkt de minister van onwettelijke acties zoals spoorlopen of blokkades van de spoorinfrastructuur, waarmee stakingen soms gepaard gaan? Was dat ook gisteren het geval?

Hoe staat de minister tegenover het idee om vakbonden rechtspersoonlijkheid te geven?

**35.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik zal niet ingaan op uitspraken van dezen of genen.

Het loonoverleg binnen de spoorwegbedrijven maakt deel uit van het algemene sociaal overleg. Als voogdijminister zie ik toe op het correcte verloop ervan, niet op de inhoud. Beide partijen hebben de nodige competentie en de goede wil is aanwezig om de onderhandelingen tot een goed einde te brengen.

De NMBS heeft een alternatieve treindienst uitgewerkt, waardoor ondanks de staking meer dan de helft van de treinen kon rijden. De meeste P-treinen werden afgeschaft. In een aantal kleinere stations waren er weinig of geen treinen.

Ik ben een voorstander van vrije meningsuiting en van het stakingsrecht in het algemeen. Ook in geval van grote meningsverschillen, kunnen bewuste beschadigingen of het in gevaar brengen van zichzelf of anderen echter niet door de beugel.

Het bestaande model voor sociaal overleg is niet perfect, maar het is goed dat het er is. Onze aandacht moet prioritair gaan naar het verbeteren van het aanbod en van de dienstverlening.

De gevraagde cijfers zal ik schriftelijk bezorgen.

**35.03 Tomas Roggeman** (N-VA): Ik kijk uit naar de cijfers en vraag de minister ook nog op mijn vraag in verband met de bijsturingen te willen antwoorden.

*Het incident is gesloten.*

### **36 Samengevoegde vragen van**

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van de Raad van State inzake de toepassing van de taalwetgeving bij skeyes" (55015889C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van de Raad van State over het ontbreken van taalkaders bij skeyes" (55015897C)

**36.01 Frank Troosters (VB):** *Après une plainte déposée par plusieurs contrôleurs aériens quant à l'absence de cadre linguistique chez skeyes, le Conseil d'État a estimé qu'il appartenait à l'État de fixer des cadres linguistiques dans les six mois.*

*Quelle est la réaction du ministre face à cette décision?*

**36.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Mes services analyseront quelles sont les solutions possibles et choisiront celle qui est la plus appropriée pour skeyes. Un travail préparatoire de skeyes s'avère indispensable à cet égard. J'ai chargé skeyes de fournir à la Commission permanente de Contrôle linguistique tous les éléments nécessaires pour que cette dernière puisse rendre son avis.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55015890C de Mme Thibaut est transformée en question écrite. La question n° 55015787C de M. Segers est reportée.

**37 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le télétravail à la SNCB" (55015896C)**

**37.01 Frank Troosters (VB):** *En juillet 202, une enquête relative au télétravail a été réalisée auprès des travailleurs de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail.*

*Le ministre peut-il nous livrer ses commentaires concernant les résultats et l'impact de cette étude?*

**37.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Les chiffres demandés seront transmis par écrit.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n°s 55015956C et 55015957C de Mme Reynaert sont reportées, de même que la question n° 55015963C de M. Vandenbroucke et les questions n°s 55016012C et 55016016C de Mme Verhaert.

**38 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau président du conseil d'administration de la SNCB" (55016039C)**

**38.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Le gouvernement a désigné M. Thibaut Georgin comme nouveau président de la SNCB.

**36.01 Frank Troosters (VB):** *Na een klacht van enkele luchtverkeersleiders over het ontbreken van het wettelijk taalkader bij skeyes heeft de Raad van State geoordeeld dat de federale Staat binnen de zes maanden taalkaders moet vaststellen.*

*Hoe reageert de minister?*

**36.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Mijn diensten zullen de mogelijkheden analyseren en de oplossing kiezen die het best geschikt is voor skeyes. Daartoe is voorbereidend werk van skeyes noodzakelijk. Ik heb skeyes opgedragen om de Vaste Commissie voor Taaltoezicht alle elementen te bezorgen die nodig zijn om advies uit te brengen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55015890C van mevrouw Thibaut wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55015787C van de heer Segers wordt uitgesteld.

**37 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het telewerk bij de NMBS" (55015896C)**

**37.01 Frank Troosters (VB):** *In juli 2020 werd bij de werknemers van NMBS, Infrabel en HR Rail een enquête over telewerk uitgevoerd.*

*Kan de minister de resultaten en de impact toelichten?*

**37.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De gevraagde cijfers zullen schriftelijk worden bezorgd.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55015956C en 55015957C van mevrouw Reynaert worden uitgesteld, net als vraag nr. 55015963C van de heer Vandenbroucke en de vragen nrs. 55016012C en 55016016C van mevrouw Verhaert.

**38 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55016039C)**

**38.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** De regering heeft de heer Thibaut Georgin aangewezen als nieuwe voorzitter van de NMBS.

Comment justifie-t-on ce choix? Quelle expérience M. Georgin possède-t-il en matière de trafic ferroviaire? Quels noms figuraient-ils dans la présélection? Comment s'est déroulée la procédure de candidature? La décision de fermer les guichets sera-t-elle revue? Le président peut-il prévoir une date pour un nouveau vote à ce sujet? Quelle indemnité a reçu le précédent président en 2020? M. Georgin recevra-t-il la même somme?

Waarom werd hij gekozen? Welke ervaring heeft hij met het treinverkeer? Welke namen stonden er op de shortlist? Hoe is de sollicitatieprocedure verlopen? Zal er worden teruggekomen op de beslissing om loketten te sluiten? Kan de voorzitter daarover een nieuwe stemming agenderen? Welke vergoeding kreeg de vorige voorzitter in 2020? Zal de heer Georgin evenveel ontvangen?

**38.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): M. Georgin dispose d'une grande expérience de gestion et d'administration et le rail lui tient particulièrement à cœur. Il croit en l'importance du train et en la nécessité de procéder à des investissements. Je suis convaincu qu'il pourra, avec la CEO, convaincre un nombre croissant de personnes de prendre le train.

**38.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De heer Georgin heeft veel management- en bestuurservaring en heeft een groot hart voor het spoor. Hij gelooft in het belang van de trein en in de nood aan investeringen. Ik ben ervan overtuigd dat hij samen met de CEO steeds meer mensen zal kunnen overtuigen om de trein te nemen.

La présidence du conseil d'administration sera assurée par M. Georgin à partir d'avril 2021. Un arrêté royal doit être publié à cet effet. La rémunération des membres du conseil d'administration est fixée par l'assemblée générale. La rémunération brute est constituée d'une partie fixe annuelle de 39 000 euros et d'une partie variable de 500 euros par réunion du conseil d'administration et de 400 euros par réunion de comités. Le président perçoit également une indemnité annuelle de 2 000 euros pour frais de fonctionnement et une voiture de société, qui ont été déclinées par M. Georgin.

De heer Georgin zal vanaf april 2021 de raad van bestuur voorzitten. Daarover moet een KB worden gepubliceerd. De algemene vergadering stelt de bezoldiging vast van de leden van de raad van bestuur. De brutobezoldiging is samengesteld uit een vast jaarlijks gedeelte van 39.000 euro en een variabel gedeelte zitpenningen van 500 euro per vergadering van de raad van bestuur en 400 euro per vergadering van comités. De voorzitter krijgt ook een jaarlijkse vergoeding van 2.000 euro voor werkingskosten en een bedrijfswagen, waarvan de heer Georgin geen gebruik wenst te maken.

Fin mars, les communes concernées se concerteront avec la SNCB concernant les mesures qui seront prises dans les gares visées par la fermeture de guichets. D'ici le premier trimestre 2022, une série d'initiatives devront avoir été mises en œuvre.

Eind maart zullen de betrokken gemeenten overleg gepleegd hebben met de NMBS over de invulling van de stationsgebouwen waar loketten worden gesloten. Tegen het eerste kwartaal van 2022 moeten een aantal initiatieven verwezenlijkt zijn.

**38.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Nous demandons que des représentants d'organisations représentatives des voyageurs, par exemple, fassent également partie du conseil d'administration. Espérons que le nouveau président rendra ce conseil plus démocratique. La fermeture des guichets n'a bénéficié de l'adhésion ni de la population ni des organisations représentatives des voyageurs.

**38.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Wij vragen om ook vertegenwoordigers van bijvoorbeeld de reizigersorganisatie op te nemen in de raad van bestuur. Hopelijk kan de nieuwe voorzitter de raad democratischer maken. De sluiting van de loketten werd niet gedragen door de bevolking of de reizigersorganisatie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.*