

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

Mercredi

26-05-2021

Après-midi

Woensdag

26-05-2021

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le glyphosate et questions jointes de 1

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation par Infrabel de produits interdits contenant du glyphosate" (55017420C) 1

- Greet Daems à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La prolongation de l'utilisation du glyphosate aux chemins de fer" (55017593C) 1

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à glyphosate d'Infrabel" (55017761C) 1

- Ahmed Laaouej à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt du Conseil d'État qui suspend l'autorisation accordée à Infrabel de pulvériser du glyphosate" (55017902C) 1

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de glyphosate par Infrabel" (55018100C) 1

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de pesticides par Infrabel" (55018131C) 1

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de l'exception faite pour l'utilisation de glyphosate" (55018136C) 1

Orateurs: Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Ahmed Laaouej, président du groupe PS, Josy Arens, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 7

- Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abords de la gare de Termonde" (55015892C) 7

- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le masterplan pour le réaménagement des abords de la gare de Termonde" (55017108C) 8

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rénovation de la gare de Termonde" (55016188C) 8

Orateurs: Barbara Pas, présidente du groupe VB, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

INHOUD

Actualiteitsdebat over glyfosaat en toegevoegde vragen van 1

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van verboden glyfosaathoudende producten door Infrabel" (55017420C) 1

- Greet Daems aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De verlenging van het gebruik van glyfosaat op het spoor" (55017593C) 1

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De glyfosaatreinen van Infrabel" (55017761C) 1

- Ahmed Laaouej aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest van de RvS tot opschorting van de vergunning voor Infrabel om glyfosaat te sproeien" (55017902C) 1

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van glyfosaat door Infrabel" (55018100C) 1

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidengebruik door Infrabel" (55018131C) 1

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de uitzondering voor het gebruik van glyfosaat" (55018136C) 1

Sprekers: Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Nicolas Parent, Joris Vandenbroucke, Ahmed Laaouej, voorzitter van de PS-fractie, Josy Arens, Kim Buyst, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 7

- Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsomgeving van Dendermonde" (55015892C) 7

- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het masterplan voor de stationsomgeving Dendermonde" (55017108C) 8

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernieuwing van het station Dendermonde" (55016188C) 8

Sprekers: Barbara Pas, voorzitter van de VB-fractie, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard pris par les travaux à la gare de Lokeren" (55016101C)	10	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station van Lokeren" (55016101C)	10
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures sanitaires pour le trafic ferroviaire durant l'été" (55016607C)	10	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gezondheidsmaatregelen voor het treinverkeer tijdens de zomer" (55016607C)	10
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de l'offre de la SNCB" (55016608C)	12	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van het aanbod van de NMBS" (55016608C)	12
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recensement des voyageurs de la SNCB pour 2020" (55017029C)	12	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS in 2020" (55017029C)	12
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un permis de conduire pour les speed pedelecs" (55016798C)	13	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een rijbewijs voor speedpedelecs" (55016798C)	13
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test de la nouvelle procédure de départ à la SNCB" (55016840C)	14	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De test van de nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (55016840C)	14
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ à la SNCB" (55017095C)	14	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertrekprocedure bij de NMBS" (55017095C)	14
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu dans le cadre du projet LINDA" (55017175C)	14	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met LINDA" (55017175C)	14
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu dans le cadre de la procédure de départ LINDA" (55017332C)	14	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met de LINDA-vertrekprocedure" (55017332C)	14
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre de collaborateurs de la SNCB" (55016909C)	16	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen spoormedewerkers" (55016909C)	16
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-		<i>Spreekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-	

premier ministre et ministre de la Mobilité		eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les gares de la SNCB dans le Brabant flamand" (55016948C) <i>Orateurs:</i> Sigrid Goethals, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-stations in Vlaams-Brabant" (55016948C) <i>Sprekers:</i> Sigrid Goethals, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (55016966C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" (55016966C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution 55K1109 relative à la ligne ferroviaire 204" (55017027C)	19	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de uitvoering van resolutie 55K1109 over spoorlijn 204" (55017027C)	19
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre de la déclaration d'intention concernant le Rail Ghent Terneuzen (RGT)" (55017114C)	19	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de intentieverklaring omtrent Rail Ghent Terneuzen (RGT)" (55017114C)	19
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de Rail Ghent Terneuzen" (55017263C)	20	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van Rail Ghent Terneuzen" (55017263C)	20
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution du projet de contrat d'exécution pour la ligne 204 (Gand-Terneuzen)" (55017374C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van het PUC L204 (Gent-Terneuzen)" (55017374C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Joris Vandenbroucke, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau, ponts et tunnels ferroviaires dans la Région de Bruxelles-Capitale" (55017030C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroversteekplaatsen, -bruggen en -tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (55017030C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident survenu à un passage à niveau à Zeebrugge" (55017031C)	23	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval aan een spoorovergang te Zeebrugge" (55017031C)	23
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation d'une barrière par une entreprise à un passage à niveau à Zeebrugge" (55017106C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Pieter De Spiegeleer	23	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het zelf plaatsen van een slagboom door een bedrijf aan een overweg in Zeebrugge" (55017106C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Pieter De Spiegeleer	23

Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs bancaires dans les gares ferroviaires" (55017032C)	26	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bankautomaten in de treinstations" (55017032C)	26
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs de billets dans les gares" (55017174C)	26	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geldautomaten in de stations" (55017174C)	26
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accord entre la SNCB et Batopin concernant les distributeurs de billets" (55018101C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Marianne Verhaert, Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	26	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het contract dat de NMBS sloot met Batopin m.b.t. de plaatsing van geldautomaten" (55018101C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Marianne Verhaert, Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	26
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55017034C)	27	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55017034C)	27
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal à Gand" (55018027C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	27	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gent" (55018027C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	27
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne Schaarbeek-Formation" (55017042C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	29	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. Schaarbeek-Vorming" (55017042C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	29
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules autonomes" (55017050C) <i>Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	30	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende voertuigen" (55017050C) <i>Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	30
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire" (55017066C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	31	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De substitutie van luchtvervoer door spoorvervoer" (55017066C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	31
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un masterplan pour la gare centrale d'Anvers" (55017090C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	32	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een masterplan voor het centraal station te Antwerpen" (55017090C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	32
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle joué par	33	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van Infrabel	33

Infrabel dans l'augmentation du gabarit sur la Dendre" (55017107C)

Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

in de gabarietverhoging van de Dender" (55017107C)

Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'homologation des Boeing 777 Freighters respectueux de l'environnement achetés par DHL" (55017152C)

Orateurs: Tim Vandenput, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

34 Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van de door DHL aangekochte milieuvriendelijke Boeing 777 Freighters" (55017152C)

Sprekers: Tim Vandenput, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La stratégie vélo de la SNCB" (55017173C)

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

35 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsstrategie bij de NMBS" (55017173C)

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

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 58" (55017187C)

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

36 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 58" (55017187C)

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

Questions jointes de

37 Samengevoegde vragen van 37

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux trains de nuit" (55017273C)

37 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe nachttreinverbindingen" (55017273C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subventions accordées dans le cadre de l'organisation de voyages internationaux en train" (55017958C)

37 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidiëring van internationale treinreizen" (55017958C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les derniers projets de trains de nuit" (55018102C)

Orateurs: Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

37 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De jongste plannen voor het inleggen van nachttreinen" (55018102C)

Sprekers: Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avis adressés par Ombudsrail à la SNCB" (55017357C)

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

40 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De adviezen van Ombudsrail aan de NMBS" (55017357C)

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

Questions jointes de

40 Samengevoegde vragen van 40

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification du parc de voitures de société" (55017366C)

40 - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van het bedrijfswagenpark" (55017366C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voitures électriques" (55017984C)

40 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrische wagens" (55017984C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM

41 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM

Mobilité) sur "Les emplacements de parking pour véhicules électriques" (55018110C)

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

Mobiliteit) over "De parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen" (55018110C)

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

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de l'attaque informatique à la SNCB, chez Infrabel et skeyes" (55017371C)

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

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de cyberaanval bij de NMBS, Infrabel en skeyes" (55017371C)

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

Questions jointes de 44

Samengevoegde vragen van 44

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de remboursement des abonnements de train" (55017384C) 44

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorwaarden voor de terugbetaling van treinabonnementen" (55017384C) 44

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de remboursement des abonnements de la SNCB" (55017688C) 44

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

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugbetalingsvoorwaarden voor de NMBS-abonnementen" (55017688C) 44

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

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

du

MERCREDI 26 MAI 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 26 MEI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 par Mme Kim Buyst, présidente.

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

- 01** Débat d'actualité sur le glyphosate et questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation par Infrabel de produits interdits contenant du glyphosate" (55017420C)
 - Greet Daems à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La prolongation de l'utilisation du glyphosate aux chemins de fer" (55017593C)
 - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à glyphosate d'Infrabel" (55017761C)
 - Ahmed Laaouej à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt du Conseil d'État qui suspend l'autorisation accordée à Infrabel de pulvériser du glyphosate" (55017902C)
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de glyphosate par Infrabel" (55018100C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de pesticides par Infrabel" (55018131C)
 - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de l'exception faite pour l'utilisation de glyphosate" (55018136C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Infrabel utilise une sorte de "train-poison" pour désherber les voies et peut encore recourir au glyphosate, une substance pourtant interdite depuis des années

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

- 01** Actualiteitsdebat over glyfosaat en toegevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van verboden glyfosaathoudende producten door Infrabel" (55017420C)
 - Greet Daems aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De verlenging van het gebruik van glyfosaat op het spoor" (55017593C)
 - Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De glyfosaatreinen van Infrabel" (55017761C)
 - Ahmed Laaouej aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest van de RvS tot opschorting van de vergunning voor Infrabel om glyfosaat te sproeien" (55017902C)
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van glyfosaat door Infrabel" (55018100C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidengebruik door Infrabel" (55018131C)
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de uitzondering voor het gebruik van glyfosaat" (55018136C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Infrabel gebruikt een soort giftrein om onkruid te bestrijden en mag nog steeds glyfosaat gebruiken, een middel dat nochtans al jaren verboden is voor particulieren.

déjà pour les particuliers. Infrabel a un contrat de quatre ans avec Bayer Crop Science qui inclut la location de ce train spécial. La précédente entreprise à laquelle il avait été fait appel, Weed Free, conteste le choix d'Infrabel pour Bayer et a saisi le Conseil d'État. Selon l'entreprise, Bayer ne peut pas démontrer que sa méthode, la vaporisation à 60 km/h, fonctionne. Le Conseil d'État indique qu'il faut de toute façon mettre un terme à cette méthode.

La discussion ne porte toutefois pas sur le fond du dossier, à savoir s'il est justifié de continuer à utiliser du glyphosate. Depuis 2018 déjà, des alternatives sont évoquées et le Conseil Supérieur de la Santé veut qu'il soit progressivement mis fin à l'utilisation de la substance car elle est cancérigène.

Le ministre est-il informé des effets nocifs du glyphosate, notamment pour le personnel qui doit travailler avec ce produit et pour les personnes vivant à proximité des lignes ferroviaires? Le ministre trouve-t-il qu'une entreprise publique peut néanmoins continuer à utiliser ce produit? Où en est la recherche d'alternatives? Combien de litres de glyphosate Infrabel utilise-t-elle au total? Qui en est le fournisseur? De quel stock Infrabel dispose-t-elle? Comment Infrabel contrôle-t-elle l'utilisation correcte des herbicides?

01.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Le fait qu'Infrabel continue à utiliser le glyphosate pour désherber les voies soulève de nombreuses questions.

Où en sont les négociations avec la Région wallonne, qui est la seule à ne pas encore avoir délivré d'autorisation? Y a-t-il un plan B pour la Wallonie? Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire cherche-t-il des alternatives, une interdiction totale étant inéluctable? En effet, ce n'est plus qu'une question de temps.

01.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Le désherbage du réseau ferroviaire est une nécessité. La prolongation de l'utilisation du glyphosate, par contre, n'est pas une bonne nouvelle. Ce désherbant est probablement cancérigène et le Conseil Supérieur de la Santé recommande son abandon total avant la fin 2022. La France et d'autres pays européens ont opté pour des alternatives non toxiques. On évoque notamment les ondes électromagnétiques.

Quel est le calendrier d'Infrabel concernant la sortie complète du glyphosate? L'utilisation de ce produit sera-t-elle réduite dans le cadre du nouveau plan triennal d'Infrabel? Celle-ci contribue-t-elle à la

Infrabel heeft een contract met Bayer Crop Science, dat vier jaar loopt en de huur van die speciale trein inhoudt. Het vorige ingezette bedrijf, Weed Free, betwist de keuze van Infrabel voor Bayer en is naar de Raad van State getrokken. Volgens het bedrijf kan Bayer niet aantonen dat haar methode, sproeien aan 60 km/u effectief werkt. De Raad van State geeft aan dat deze methode hoe dan ook gestopt moet worden.

De discussie gaat wel niet over de grond van de zaak, namelijk of het verantwoord is om glyfosaat te blijven gebruiken. Al van in 2018 wordt gesproken over alternatieven en de Hoge Gezondheidsraad wil dat het gebruik van het middel wordt afgebouwd omdat het kankerverwekkend is.

Is de minister op de hoogte van de schadelijke gevolgen van glyfosaat, in het bijzonder voor het personeel dat ermee moet werken en voor de omwonenden van de spoorlijnen. Vindt de minister dat een overheidsbedrijf het middel toch mag blijven gebruiken? Hoe vordert de zoektocht naar alternatieven? Hoeveel liter glyfosaat gebruikt Infrabel in totaal? Wie is de leverancier? Hoe groot is de voorraad? Hoe controleert Infrabel het correcte gebruik van de onkruidverdelgers?

01.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Het roept vragen op dat Infrabel glyfosaat blijft gebruiken.

Hoe verlopen de onderhandelingen met het Waals Gewest, dat als enige nog geen licentie had gegeven? Is er een plan B voor Wallonië? Zoekt Infrabel wel naar mogelijke alternatieven, want een volledig verbod is een kwestie van tijd?

01.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Onkruid langs de spoorwegen moet worden bestreden. Dat glyfosaat nog langer gebruikt zal worden is echter geen goed nieuws. Die onkruidverdelger is waarschijnlijk kankerverwekkend en de Hoge Gezondheidsraad pleit ervoor dat het gebruik ervan vóór eind 2022 volledig stopgezet wordt. Frankrijk en andere Europese landen hebben voor niet-giftige alternatieven gekozen. Men heeft het met name over elektromagnetische golven.

Wat is het tijdspad van Infrabel voor de volledige stopzetting van het gebruik van glyfosaat? Zal het gebruik van dit product in het kader van het nieuwe driejarenplan van Infrabel teruggeschoefd worden?

recherche d'alternatives? Une alternative est-elle privilégiée? Quelles sont les mesures de protection du personnel? Un désherbage manuel, même partiel, est-il envisageable?

Werkt Infrabel mee aan de zoektocht naar alternatieven? Gaat de voorkeur naar een bepaald alternatief uit? Wat zijn de beschermingsmaatregelen voor het personeel? Is handmatig wieden, zelfs gedeeltelijk, mogelijk?

01.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Infrabel continue à utiliser du glyphosate pour lutter contre les mauvaises herbes. Le produit est dangereux pour la santé humaine et nuisible pour l'environnement et son usage est interdit aux particuliers. Infrabel indique dans son plan de politique environnementale qu'elle recherche des alternatives.

01.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Infrabel gebruik nog steeds glyfosaat om onkruid te bestrijden. Het product is schadelijk voor mens en milieu en het is verboden voor particulieren. In het milieubeleidsplan staat dat Infrabel op zoek is naar alternatieven.

Où en sont ces recherches? Infrabel fournit-elle suffisamment d'efforts pour trouver des alternatives? Est-ce une bonne solution d'affecter des membres du personnel au désherbage? Effectue-t-on une analyse des risques? À combien le coût de l'utilisation du train de désherbage Weedfree s'élèvera-t-il cette année?

Hoe staat het met die zoektocht? Doet Infrabel voldoende inspanningen om alternatieven te vinden? Is het een goede optie om personeel in te zetten om onkruid te wieden? Gebeurt er een risicoanalyse? Hoeveel kost de inzet van die trein dit jaar?

01.05 Ahmed Laaouej (PS): Le Conseil d'État a suspendu le marché adjugé à Bayer pour fournir le glyphosate en vue de pulvériser les voies ferrées en Flandre et à Bruxelles. Ce désherbant a été classé comme cancérigène en 2015. Deux fois par an, Infrabel désherbaît ainsi les voies. Cette année, la campagne d'avril-mai n'a donc pu avoir lieu.

01.05 Ahmed Laaouej (PS): De Raad van State heeft de aan Bayer gegunde overheidsopdracht voor de levering van glyfosaat opgeschort. Het glyfosaat zou gespreid worden op de sporen in Vlaanderen en Brussel. Glyfosaat is een onkruidverdelger die in 2015 als kankerverwekkend aangemerkt werd. Twee keer per jaar laat Infrabel een onkruidtrein over de sporen rijden die pesticiden sproeit om de sporen en spoorwegbermen onkruidvrij te houden. Dit jaar kon de campagne van april-mei dus niet doorgaan.

Quelle est la pertinence politique de cette autorisation octroyée par certains ministres régionaux? Vu les dangers d'un tel épandage sur des centaines de km de voies et à proximité d'habitations et de potagers, on ne peut plus pratiquer de la sorte même si les alternatives sont complexes.

Wat is de politieke relevantie van de door bepaalde gewestministers verleende vergunning? Gezien de gevaren van het sproeien van glyfosaat over afstanden van honderden kilometers spoor en de nabijheid van woningen en moestuinen is deze praktisch niet langer aanvaardbaar, ook al zijn de alternatieven complex.

Interdirez-vous définitivement à Infrabel l'utilisation de glyphosate sur les voies ferrées? Les alternatives sont compliquées en ce qu'elles obligeraient d'interrompre la circulation par endroit. Qu'en est-il des accords passés par Infrabel avec les Régions pour réduire l'utilisation du glyphosate?

Zult u Infrabel eens en voor altijd verbieden glyfosaat te sproeien op en langs de sporen? De alternatieven zijn minder goed werkbaar, in die zin dat het treinverkeer daarvoor op bepaalde plaatsen onderbroken zou moeten worden. Infrabel zou met de Gewesten akkoorden gesloten hebben om het gebruik van glyfosaat uit te faseren. Wat is daar precies van aan?

01.06 Josy Arens (cdH): Le Grand-Duché de Luxembourg a totalement interdit le glyphosate et ma commune a pris la même décision à l'unanimité, y compris dans le monde agricole. Dans la limite de vos compétences, je vous prie de faire de votre mieux pour qu'il en soit de même dans toute la

01.06 Josy Arens (cdH): Het Groothertogdom Luxemburg heeft glyfosaat volledig verboden en mijn gemeente heeft eenparig dezelfde beslissing genomen; ook de plaatselijke landbouwers stonden daar achter. Ik verzoek u om binnen de grenzen van uw bevoegdheden uw best te doen om ervoor te

Belgique. La Région wallonne a mis en place un service d'encadrement qui permet d'orienter les agriculteurs vers d'autres solutions plus respectueuses de la nature et de la santé humaine.

Que ferez-vous à cet effet?

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En 2015, Infrabel aurait utilisé 11 000 kg de glyphosate; aujourd'hui, ce chiffre est de 3 000 kg. C'est déjà une réduction importante, mais le glyphosate reste dangereux pour les humains et les animaux. Les alternatives nécessitent des recherches et ne sont pas toujours faciles à mettre en œuvre à grande échelle, mais c'est la voie que nous devons emprunter. J'espère que c'est la dernière fois qu'Infrabel a demandé une exemption aux Régions pour pouvoir utiliser du glyphosate.

Comment l'utilisation du glyphosate et d'autres pesticides a-t-elle été réduite ces dernières années? Quand Infrabel a-t-elle l'intention de supprimer complètement son utilisation? Quelles alternatives sont-elles examinées?

01.08 Tomas Roggeman (N-VA): En 2016, la Chambre a adopté une résolution qui s'oppose à l'utilisation du glyphosate et d'autres herbicides par Infrabel et qui demande explicitement à cette entreprise de changer de cap. Pouvez-vous faire le point?

01.09 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Diminuer et, dès que possible, arrêter l'utilisation d'herbicides chimiques est essentiel pour protéger la santé et contrer l'effondrement de la biodiversité. Ce devrait être une priorité transversale à tous les niveaux. Je me réjouis de l'évolution des consciences en la matière.

Dès mes premiers contacts avec les entreprises ferroviaires, en octobre, j'ai mis en évidence la nécessité de supprimer les herbicides chimiques. Je l'ai aussi évoqué lors de la présentation de ma note de politique générale en novembre.

Nos entreprises ferroviaires ont intérêt à jouer un rôle de leader européen sur le plan des innovations en la matière. Le désherbage des voies est un enjeu de sécurité: il s'agit de protéger le balast et la voie.

Infrabel s'est engagé dès 2019 à supprimer progressivement les herbicides. Je lui ai demandé

zorgen dat dit verbod tot heel ons land wordt uitgebreid. Het Waals Gewest heeft een begeleidingsdienst opgericht die de landbouwers naar andere oplossingen moet toeleiden die natuurvriendelijker en minder schadelijk voor de menselijke gezondheid zijn.

Wat zult u in dat verband ondernemen?

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In 2015 gebruikte Infrabel naar verluidt 11.000 kg glyfosaat, vandaag is dat nog 3.000 kilogram. Dat is al een gevoelige vermindering, maar glyfosaat blijft wel schadelijk voor mens en dier. Alternatieven vergen onderzoek en zijn niet altijd even makkelijk in te voeren op grote schaal, maar dat is wel de weg die wij moeten uitgaan. Ik hoop dat Infrabel nu voor het laatst een uitzondering heeft aangevraagd bij de Gewesten om te mogen werken met glyfosaat.

Hoe werd het gebruik van glyfosaat en andere pesticiden de laatste jaren verminderd? Wanneer denkt Infrabel het gebruik ervan voorgoed te bannen? Welke alternatieven worden onderzocht?

01.08 Tomas Roggeman (N-VA): In 2016 heeft de Kamer een resolutie heeft aangenomen waarin zij zich keert tegen het gebruik van glyfosaat en andere herbiciden door Infrabel en waarin Infrabel expliciet wordt opgeroepen om het voortaan anders aan te pakken. Wat is de stand van zaken?

01.09 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Om de gezondheid te beschermen en de forse afname van de biodiversiteit tegen te gaan is het essentieel om het gebruik van chemische herbiciden terug te dringen en er volledig mee te stoppen, zodra dat mogelijk is. Dat zou op alle niveaus een transversale prioriteit moeten zijn. Ik verheug me over de mentaliteitswijziging in dat verband.

Sinds mijn eerste contacten met de spoorwegondernemingen in oktober heb ik er nadrukkelijk op gewezen dat men moet stoppen met het sproeien van onkruidverdelgingsmiddelen. Ik heb dat aspect ook besproken tijdens de voorstelling van mijn beleidsnota in november.

Onze spoorwegondernemingen hebben er belang bij dat ze op het Europese niveau op dat vlak een voortrekkersrol spelen. Het onkruidvrij maken van de spoorwegen is belangrijk voor de veiligheid, want het spoor en de ballast moeten beschermd worden.

Infrabel heeft zich er in 2019 toe verbonden om gaandeweg te stoppen met het gebruik van

d'accélérer le mouvement, mais trouver des alternatives efficaces praticables nécessite un peu de temps. Il s'agit de revoir des habitudes établies de longue date, dans un cadre global spécifique (compétences fédérales de mise sur le marché, autorisations régionales pour l'utilisation).

(En néerlandais) Infrabel n'a pour l'instant pas trouvé de techniques alternatives qui se prêtent à une utilisation à grande échelle dans les domaines ferroviaires sans compromettre la sécurité de l'exploitation du réseau ferroviaire. Infrabel n'utilise que des herbicides autorisés pour le désherbage du domaine ferroviaire, conformément aux autorisations de produits délivrées par le SPF Santé publique.

(En français) Cela dépend aussi des autorisations données par les Régions.

(En néerlandais) Les discussions en vue de bénéficier d'une dérogation sont toujours en cours avec la Wallonie. Lors des discussions qui ont eu lieu en avril, les critères de sécurité, le plan d'action visant à réduire le recours aux pesticides et la disponibilité de techniques alternatives et de projets innovants ont été abordés.

Infrabel m'assure que les règles de sécurité ainsi que les mesures de protection sont respectées et que la société évite de répandre le produit sur les parcelles voisines. Les herbicides sont appliqués localement. Le train est équipé d'un système de détection automatique à cet effet. Les conditions fixées par les autorités régionales sont respectées.

Le désherbage est assuré par une entreprise et Infrabel ne dispose donc pas d'un stock structurel de produits. C'est l'entreprise qui fixe les mesures à prendre pour le personnel. Conformément aux obligations légales et aux cahiers des charges pour l'entretien, le personnel d'exécution doit détenir une phytolice. Infrabel procède à des contrôles. Après chaque journée de travail et après chaque campagne, l'entreprise doit transmettre l'inventaire des travaux effectués.

(En français) Au-delà de la limitation de l'usage de ces substances et de l'application d'alternatives, ce qui importe, c'est l'engagement d'Infrabel de se passer le plus vite possible de ce type d'herbicide. Il recherche des alternatives innovantes. On évoque des techniques électriques, de bio-herbicides ou de plantations spécifiques, dont on analyse la faisabilité.

herbicides. Ik heb het bedrijf gevraagd om dat proces te versnellen, maar het vergt wat tijd om doeltreffende en inzetbare alternatieven te vinden. Men moet immers sinds lang ingewortelde gewoonten herzien binnen een specifiek globaal kader (federale bevoegdheid voor het in de handel brengen en gewestelijke toelatingen voor het gebruik).

(Nederlands) Infrabel heeft tot nu toe geen alternatieve technieken gevonden voor grootschalige toepassing op spoorwegdomeinen zonder de veiligheid van de exploitatie van het spoornet in gevaar te brengen. Infrabel gebruikt enkel herbicides voor het spoorwegdomein conform de producttoelatingen van de FOD Volksgezondheid.

(Frans) Dat hangt ook af van de toelatingen die door de Gewesten worden verleend.

(Nederlands) Met Wallonië zijn de besprekingen om een uitzondering te krijgen nog aan de gang. Tijdens besprekingen in april kwamen de veiligheidscriteria, het actieplan Pesticidevermindering, de beschikbaarheid van alternatieve technieken en innovatieprojecten aan bod.

Infrabel verzekert me dat de veiligheidsvoorschriften en beschermingsmaatregelen worden nageleefd en dat verspreiding naar aangrenzende percelen wordt voorkomen. Herbicides worden lokaal toegepast. De trein beschikt daartoe over een automatisch detectiesysteem. De voorwaarden van de regionale overheden worden nageleefd.

De sproeiactiviteiten worden uitgevoerd door aannemers en Infrabel beschikt dus niet over een structurele voorraad van producten. De aannemers bepalen de maatregelen voor het personeel. Overeenkomstig de wettelijke verplichtingen en de onderhoudsbestekken moet het uitvoerend personeel over een fytolice beschikken. Er wordt controle uitgeoefend door Infrabel. Na elke dagprestatie en na elke campagne moeten de aannemers de registratie van de uitgevoerde activiteiten doorgeven.

(Frans) Los van de beperking van het gebruik van die stoffen en los van de toepassing van alternatieven is het belangrijk dat Infrabel zich ertoe verbindt het gebruik van dit type van herbicides zo snel mogelijk stop te zetten. De spoorwegbeheerder is op zoek naar innovatieve alternatieven. In dat kader wordt er gedacht aan elektrische onkruidverdelgingstechnieken, biologische

Infrabel a inscrit la protection de la biodiversité dans ses priorités. Il a pris à cet égard nombre d'initiatives et participe à la gestion des zones Natura 2000, des zones protégées et des captages d'eau. Il verdit aussi le toit de ses bâtiments et recourt à des animaux pour entretenir des abords de voie. Je compte inscrire ces initiatives dans son futur contrat de performance.

herbiciden of specifieke aanplantingen. Momenteel wordt de haalbaarheid daarvan geanalyseerd.

Infrabel heeft de bescherming van de biodiversiteit in zijn prioriteitenlijst opgenomen. De spoorweginfrastructuurbeheerder heeft in dat verband al vele initiatieven genomen en neemt deel aan het beheer van de Natura 2000-gebieden, de beschermde gebieden en de waterwinplaatsen. De daken van de Infrabel-gebouwen worden geleidelijk tot groendaken omgevormd en de spoorweginfrastructuurbeheerder zet dieren in om de spoorwegbermen af te grazen. Ik ben van plan om die initiatieven in het toekomstige performantiecontract met Infrabel op te nemen.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pourquoi cette tâche n'est-elle pas effectuée par Infrabel elle-même? Il convient d'allouer les moyens nécessaires à cette activité. Le personnel et les syndicats sont aussi demandeurs. Le fait que les particuliers et les agriculteurs ne soient plus autorisés à utiliser le glyphosate depuis longtemps, alors qu'un service public est autorisé à le faire, fait sourciller. Les riverains s'inquiètent également des éventuels risques sanitaires. Les efforts pour limiter l'utilisation du glyphosate et utiliser des alternatives doivent être accélérés et Infrabel doit recevoir davantage de moyens pour y parvenir.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Waarom worden die activiteiten niet door Infrabel zelf uitgevoerd, waarvoor dan ook de nodige middelen ter beschikking moeten worden gesteld? Ook het personeel en de vakbonden zijn daarvoor vragende partij. Dat particulieren en landbouwers glyphosaat al lang niet meer mogen gebruiken en een openbare dienst wel, doet de wenkbrauwen fronsen. Ook omwonenden zijn bezorgd over mogelijke gezondheidsrisico's. Er moet sneller werk worden gemaakt van een beperking van het gebruik van glyphosaat en van het inzetten van alternatieven en daarvoor moet Infrabel meer middelen krijgen.

01.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Si la Région wallonne ne délivre pas de licence, Infrabel aura un problème. Les particuliers et les agriculteurs ne sont plus autorisés à utiliser le glyphosate depuis 2017. Il est remarquable qu'une entreprise publique comme Infrabel, qui relève d'un gouvernement dont font partie les verts, ose encore demander cette dérogation en 2021.

01.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Indien het Waals Gewest geen licentie verstrekt, zit Infrabel wel met een probleem. Particulieren en landbouwers mogen al sinds 2017 geen glyphosaat meer gebruiken. Het is opmerkelijk dat uitgerekend een overheidsbedrijf als Infrabel, dat ressorteert onder een paars-groene regering, anno 2021 nog steeds om die uitzondering durft te vragen.

01.12 Ahmed Laaouej (PS): Je prends bonne note des objectifs du ministre. J'insiste sur les dangers du glyphosate pour les riverains des sites aspergés ou pour les cheminots qui réparent les rails. Dans certains villages, on pratique le brûlage des mauvaises herbes: c'est une piste à suivre. Il faudrait nous tenir au courant de vos démarches auprès d'Infrabel, des Régions ou des secteurs à même de présenter des solutions respectueuses de la santé publique et de l'environnement.

01.12 Ahmed Laaouej (PS): Ik neem nota van de doelstellingen van de minister. Ik vestig de aandacht op de gevaren van glyphosaat voor de omwonenden van de besproeide sites of voor de spoorwegarbeiders die de rails repareren. In sommige dorpen wordt het onkruid verbrand: dat is een te volgen piste. U moet ons op de hoogte houden van uw demarches bij Infrabel, de Gewesten en de sectoren die oplossingen kunnen voorstellen die minder schadelijk voor de volksgezondheid en milieuvriendelijker zijn.

01.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La comparaison la plus utile, c'est avec les autres sociétés de transport européennes confrontées aux mêmes défis logistiques. On doit pouvoir exiger d'Infrabel une stratégie claire et raisonnée et, d'ici là, une information du personnel et des citoyens et des mesures d'accompagnement pour réduire les

01.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De meest nuttige vergelijking is die met de andere Europese vervoersmaatschappijen die met dezelfde logistieke uitdagingen kampen. Men moet van Infrabel een duidelijke en redelijke strategie kunnen eisen en uitgaande daarvan moeten het personeel en de bevolking geïnformeerd worden en moeten er

risques.

flankerende maatregelen worden genomen om de risico's te verminderen.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le ministre n'est pas responsable, en effet, des choix effectués dans le passé. Osons espérer que la suppression progressive des pesticides s'opèrera plus rapidement que prévu. Il existe en tout cas, pour cela, une large assise à la Chambre.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De minister is inderdaad niet verantwoordelijk voor de keuzes in het verleden. Hopelijk zal de progressieve afschaffing van pesticiden sneller gebeuren dan gepland. In de Kamer bestaat daartoe alleszins een groot draagvlak.

01.15 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis, bien entendu, de la priorité qui sera accordée à la suppression progressive dans le futur, même si je comprends qu'il s'agit d'un exercice d'équilibre délicat. Je suis toutefois frappée de constater qu'Infrabel décrit de très nombreuses alternatives comme étant difficilement réalisables. J'en conviens, mais la question est de savoir où nous situons les priorités. Les solutions alternatives doivent faire l'objet d'un examen approfondi et nous pourrions peut-être nous informer à l'étranger à cet égard. Nous devons tâcher de parvenir, à terme, à une société Infrabel ambitieuse, en prévoyant, si nécessaire, des règles sévères dans le nouveau contrat de services.

01.15 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben natuurlijk blij met de prioritaire afbouw in de toekomst, maar ik begrijp dat het een moeilijke evenwichtsoefening is. Het valt me wel op dat Infrabel heel veel alternatieven als moeilijk haalbaar omschrijft, wat klopt, maar de vraag is waaraan we voorrang willen geven. De alternatieven moeten goed worden onderzocht en misschien kunnen we daarbij ook eens in het buitenland ons licht opsteken. Op termijn moeten we streven naar een ambitieus Infrabel, desnoods via strenge regels in het nieuwe dienstverleningscontract.

01.16 Tomas Roggeman (N-VA): Nous entendons déjà depuis plus de cinq ans, au Parlement, les promesses d'Infrabel en la matière, alors qu'un consensus politique existe déjà depuis des années sur ce point. J'entends aujourd'hui de nouveau de nombreuses promesses, mais si Infrabel estime qu'il n'existe aucune solution alternative, je préférerais l'entendre sans ambages. Infrabel ne procédera pas spontanément à des adaptations, raison pour laquelle je demande au ministre de ne pas céder.

01.16 Tomas Roggeman (N-VA): De beloftes van Infrabel ter zake horen wij al meer dan vijf jaar in het Parlement, terwijl daarover al jaren een politieke consensus bestaat. Ik hoor vandaag opnieuw vele beloftes, maar als Infrabel meent dat er geen alternatieven zijn, zou ik dat liever onomwonden zo horen. Infrabel zal niet spontaan aanpassingen doorvoeren en daarom vraag ik de minister om voet bij stuk te houden.

Et en ce qui concerne l'appel de Mme Vindevoghel à ne plus sous-traiter le désherbage: les mauvaises herbes ne seront certainement pas arrachées différemment par des fonctionnaires statutaires.

En wat de oproep betreft van mevrouw Vindevoghel om de onkruidbestrijding niet langer uit te besteden: het onkruid zal zeker niet anders worden gewied door statutaire ambtenaren.

01.17 Josy Arens (cdH): J'insiste auprès du ministre pour que la Belgique suive l'exemple du Grand-Duché qui a totalement éliminé le glyphosate. Ce produit faisant des dégâts dans les nappes phréatiques, il convient d'être prudent car on y constate souvent des augmentations de résidus de pesticides.

01.17 Josy Arens (cdH): Ik dring er bij de minister op aan dat België het voorbeeld van het Groothertogdom Luxemburg zou volgen. Dat land heeft glyfosaat volledig uitgebannen. Aangezien dat product de grondwaterlaag aantast, moet men voorzichtig zijn, want men treft vaak meer pesticideresiduen in het water aan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 55015616C de M. Raskin est reportée.

De **voorzitster**: Vraag nr. 55015616C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

02 Questions jointes de
- **Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)**

02 Samengevoegde vragen van
- **Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM)**

sur "Les abords de la gare de Termonde" (55015892C)

- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le masterplan pour le réaménagement des abords de la gare de Termonde" (55017108C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rénovation de la gare de Termonde" (55016188C)

Mobiliteit) over "De stationsomgeving van Dendermonde" (55015892C)

- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het masterplan voor de stationsomgeving Dendermonde" (55017108C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De vernieuwing van het station Dendermonde" (55016188C)

02.01 Barbara Pas (VB): Depuis 2013, la SNCB projette de réaménager les abords de la gare de Termonde. Le calendrier initial, prévoyant la réalisation du projet entre 2016 et 2019, n'a pas été respecté. Votre prédécesseur, M. Bellot, a annoncé fin 2019 que les travaux débuteraient enfin en 2021, mais nous attendons toujours le premier coup de pelle.

Pour quelles raisons les travaux ont-ils une nouvelle fois été reportés? Le ministre peut-il nous donner un nouveau calendrier? Quand les travaux d'infrastructure débuteront-ils (quais, pont piétonnier, nouveaux parkings à vélos, parking de la gare)? À partir de quelle date le parking pour voitures près de la gare sera-t-il payant pour les voyageurs? Est-il toujours prévu que le parking sera rendu payant avant sa revalorisation? Quelle est la date prévue pour la fin des travaux?

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): La gare de Termonde est actuellement inaccessible aux personnes en fauteuil roulant.

Sur l'un des quais, il reste également un abri qui servait, durant la Deuxième Guerre mondiale, à protéger les travailleurs des chemins de fer des bombardements. Voilà le tableau de l'état de la gare en 2021.

La SNCB a publié son *masterplan* en 2016, mais son exécution a été sans cesse reportée. Selon l'ancien ministre Bellot, les travaux débuteraient enfin en 2021 pour se terminer en 2026. À ce jour cependant, aucun chantier n'a démarré.

Le ministre pourrait-il présenter un nouveau calendrier fiable? Quels seront les travaux réalisés en priorité? Quel est le budget disponible?

02.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le *masterplan* prévoit un réaménagement complet des abords de la gare de Termonde. La SNCB se concentrera sur la modernisation de l'infrastructure de la gare.

Le permis d'environnement a été demandé en avril 2021, l'adjudication est prévue entre le troisième

02.01 Barbara Pas (VB): De NMBS is al sinds 2013 van plan om de stationsomgeving van Dendermonde te renoveren. De aanvankelijk geplande realisatie tussen 2016 en 2019 werd niet gehaald. Voormalig minister Bellot kondigde eind 2019 aan dat de werken uiteindelijk zouden starten in 2021, maar er is nog altijd niets gebeurd.

Waarom is het project opnieuw uitgesteld? Kan de minister een nieuwe timing geven? Wanneer zullen de infrastructuurwerken aan de perrons, de voetgangersbrug, de nieuwe fietsenstallingen en de stationsparking starten? Wanneer wordt de autoparking aan het station betalend voor de reizigers? Is het nog steeds de bedoeling dat de parking reeds vóór de opwaardering betalend wordt? Wat is de geplande einddatum van de werken?

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): Vandaag is het station van Dendermonde ontoegankelijk voor rolstoelgebruikers.

Ook staat er op een van de perrons nog een schuilhutje om spoorwegmedewerkers te beschermen tijdens bombardementen in de Tweede Wereldoorlog. Dat is de staat van het station anno 2021.

In 2016 maakte de NMBS haar masterplan bekend, maar de uitvoering ervan werd steeds weer uitgesteld. Volgens voormalig minister Bellot zouden de werken uiteindelijk starten in 2021 en afgerond worden in 2026. Vandaag is er echter nog steeds niets gebeurd.

Kan de minister een nieuw, betrouwbaar tijdspad schetsen? Welke werken zullen prioritair worden uitgevoerd? Welk budget is er?

02.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het masterplan voorziet in een volledige herinrichting van de stationsomgeving te Dendermonde. De NMBS zal zich daarbij toespitsen op de modernisering van de stationsinfrastructuur.

De omgevingsvergunning werd aangevraagd in april 2021, de aanbesteding is gepland tussen het

trimestre 2021 et le deuxième trimestre 2022. Les travaux commenceront au troisième trimestre 2022 et s'achèveront au deuxième trimestre 2028. L'organisation du chantier devra également être réglée avec Infrabel. Des lignes ferroviaires devront être mises hors service en raison de prescriptions de sécurité. Cela aura un impact sur l'échelonnement des travaux.

L'introduction du système ETCS joue également un rôle à cet égard.

Dans la première phase au cours des deux premières années, la passerelle sera construite. Durant les travaux, le passage souterrain restera accessible au public. Dans la deuxième phase à partir de 2024, les quais seront rénovés et équipés d'auvents et d'abris. Durant cette phase, le passage souterrain sera hors service mais la passerelle, son ascenseur et son escalier fixe seront opérationnels. La rénovation des abris pour vélos, qui fera l'objet d'un appel d'offres séparé, peut se faire en parallèle en même temps que les autres travaux.

Comme un appel d'offres est en préparation, je ne puis donner de détails sur le budget.

Enfin, on étudie la possibilité d'évacuer l'eau qui ruisselle le long des murs du tunnel piétonnier à l'aide d'une pompe. Des tapis en caoutchouc placés sur les marches et dans le passage souterrain devraient garantir un accès sûr et étanche vers les quais.

02.04 Barbara Pas (VB): La réalisation des travaux est reportée sans cesse. Initialement, la période 2016-2019 était prévue, mais maintenant il est déjà question de 2022-2028.

Comme le ministre n'a pas répondu à la question de savoir quand le parking sera payant, je la réintroduirai.

J'espère que le ministre se rendra sur place pour qu'il puisse constater par lui-même le piètre état de la gare.

02.05 Tomas Roggeman (N-VA): J'espère que les travaux commenceront réellement l'année prochaine et ne seront pas reportés à nouveau. Le fait que le ministre mentionne des circonstances qui pourraient entraîner des retards dans le calendrier n'est toutefois pas de bon augure. Je regrette aussi particulièrement que le problème des inondations du passage souterrain ne sera pas résolu.

L'incident est clos.

derde kwartaal van 2021 en het tweede kwartaal van 2022. De werken vangen aan in het derde kwartaal van 2022 en worden afgerond in het tweede kwartaal van 2028. De werkzaamheden zullen ook moeten worden afgestemd met Infrabel. Wegens veiligheidsvoorschriften zullen spoorlijnen buiten dienst moeten worden gesteld. Dat zal een impact hebben op de fasering van de werken.

Ook de invoering van het ETCS-systeem heeft daarop een invloed.

In de eerste fase, tijdens de eerste twee jaar, wordt de passerelle gebouwd. Tijdens de werkzaamheden blijft de onderdoorgang toegankelijk voor het publiek. In de tweede fase, vanaf 2024, worden de perrons vernieuwd, met luifels en schuilhuisjes. Tijdens deze fase zal de onderdoorgang buiten dienst zijn, maar wordt de passerelle, met een lift en een vaste trap, in gebruik genomen. De vernieuwing van de fietsenstallingen, via een afzonderlijke aanbesteding, kan parallel met de overige werkzaamheden gebeuren.

Aangezien een aanbesteding wordt voorbereid, kan ik geen details geven over het budget.

Ten slotte wordt bestudeerd hoe het water langs de wanden van de voetgangerstunnel met een afvoerpomp kan worden afgevoerd. Rubberen matten op trap treden en in de onderdoorgang moeten ervoor zorgen dat de toegang tot de perrons watervrij en veilig blijft.

02.04 Barbara Pas (VB): De realisatie van de werken wordt steeds opnieuw uitgesteld. Aanvankelijk sprak men over de periode 2016-2019, nu gaat het al over 2022-2028.

Aangezien de minister niet heeft geantwoord wanneer de parking betalend wordt, zal ik die vraag opnieuw indienen.

Ik hoop dat de minister eens ter plaatse komt kijken, zodat hij zich ervan kan vergewissen in welke slechte staat het station verkeert.

02.05 Tomas Roggeman (N-VA): Ik hoop dat de werken volgend jaar effectief van start gaan en niet opnieuw worden uitgesteld. Het belooft echter niet veel goeds dat de minister omstandigheden vermeldt die voor vertragingen in de timing kunnen zorgen. Ik betreur ook ten eerste dat de wateroverlast in de ondergrondse doorgang niet zal worden opgelost.

Het incident is gesloten.

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard pris par les travaux à la gare de Lokeren" (55016101C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Je voudrais que vous fassiez le point sur la dépose des anciens escaliers roulants et des ascenseurs et sur l'installation des nouveaux équipements dans la gare de Lokeren.

Quel est le calendrier précis? Où en sommes-nous avec le contrat-cadre plus large pour le renouvellement des ascenseurs et des escaliers roulants dans toutes les gares?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les projets se poursuivront tel que communiqué précédemment. Actuellement, des travaux structurels sont effectués pour permettre le remplacement des escaliers roulants et des ascenseurs. Après la dépose des escaliers roulants, des mesures ont été prises en vue de leur remplacement. Pour les travaux de génie civil relatifs aux ascenseurs, la SNCB dépend de la mise hors service des voies. C'est la raison pour laquelle les travaux ne sont effectués que pendant le week-end. Les nouveaux escaliers roulants seront livrés en mai 2021, puis installés. La date de finalisation dépend du moment de la livraison. Tous les ascenseurs et escaliers roulants seront donc remplacés, et la SNCB prévoit que la majorité des installations rénovées seront mises en service juste avant le congé du bâtiment.

Pour ce qui est de l'accessibilité des quais, Infrabel et la SNCB ont élaboré un *masterplan* pour une accessibilité intégrale à l'horizon 2030. La gare de Lokeren est incluse dans le *masterplan*. Il s'agit principalement du rehaussement des quais et du renouvellement des équipements des quais. Les négociations sur le financement sont en cours. J'ai reçu des courriers de citoyens inquiets au sujet de la gare de Lokeren. Malheureusement, l'un d'eux a reçu une réponse incorrecte, mais cette erreur a depuis été redressée.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55016210C de M. Troosters est retirée.

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures sanitaires pour le trafic ferroviaire durant l'été" (55016607C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Fin avril, la*

03 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station van Lokeren" (55016101C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ik had graag een stand van zaken gekregen over het station van Lokeren met betrekking tot de uitbraak van de oude roltrappen en liften en de installatie van het nieuwe materieel.

Wat is de precieze planning? En waar staan we met het grotere raamcontract voor de vernieuwing van liften en roltrappen in alle stations?

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De plannen gaan door zoals eerder gecommuniceerd. Momenteel worden structurele werken uitgevoerd om de roltrappen en liften te kunnen vervangen. Na de afbraak van de roltrappen werden immers opmetingen gedaan voor de vervanging. Voor de bouwkundige werken voor de liften is de NMBS afhankelijk van de buitendienststelling van het spoor. Daarom wordt enkel gewerkt tijdens weekends. De nieuwe roltrappen worden in mei 2021 geleverd en vervolgens geplaatst. De concrete einddatum hangt af van het moment van levering. Alle liften en roltrappen worden dus vervangen en de NMBS verwacht dat het grootste deel van de vernieuwde installaties net voor het bouwverlof in dienst wordt genomen.

Inzake de toegankelijkheid van de perrons hebben Infrabel en de NMBS een masterplan uitgewerkt voor integrale toegankelijkheid tegen 2030. Het station van Lokeren is daarin opgenomen. Het gaat voornamelijk om de verhoging van de perrons en de vernieuwing van de perronuitrusting. Momenteel lopen de financieringsonderhandelingen. Ik ontving brieven van bezorgde burgers over het station in Lokeren en een van hen kreeg helaas een foutief antwoord, maar dat is inmiddels rechtgezet.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55016210C van de heer Troosters wordt ingetrokken.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gezondheidsmaatregelen voor het treinverkeer tijdens de zomer" (55016607C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Eind april werd*

"règle de la fenêtre" dans les trains vers la côte a été supprimée. La CEO de la SNCB n'était pas d'accord avec cette mesure.

Les bourgmestres de la côte et le gouverneur de Flandre occidentale ont demandé à plusieurs reprises au ministre d'encadrer l'afflux de touristes dans les communes côtières.

Comment la SNCB évalue-t-elle la règle de la fenêtre? Son application a-t-elle posé des problèmes? Comment le ministre évalue-t-il cette règle? Souhaite-t-il la recommander à nouveau au Comité de concertation? Comment les flux de voyageurs seront-ils maîtrisés pendant les week-ends prolongés et les vacances d'été? Le ministre se concertera-t-il avec les bourgmestres de la côte et le gouverneur de Flandre occidentale?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Cette mesure était exceptionnelle et temporaire. La SNCB l'a suivie en surveillant et en canalisant en permanence les flux de passagers. Quand cela s'est avéré nécessaire, la procédure "Stop and Go" a été activée. La communication du baromètre de fréquentation a eu sans doute aussi un effet positif, tout comme les basses températures.

La mesure de la fenêtre doit rester exceptionnelle, car le train, qui constitue l'épine dorsale des transports en commun, doit être accessible à tous. Une grande partie de la population dépend du train pour ses déplacements et il n'est pas souhaitable d'ériger des entraves structurelles. La mesure n'a dès lors pas été prolongée.

Depuis le mois de mai, la SNCB est donc revenue au protocole existant pour le secteur ferroviaire. Toutes les places assises peuvent être occupées, mais il faut éviter que des passagers restent debout. L'obligation de porter un masque buccal reste en vigueur dans les trains et en gare. Par beau temps, des agents de sécurité supplémentaires sont déployés dans les gares. L'accent est alors mis sur la communication concernant le plan d'affluence. Les préparatifs pour l'été sont en cours, même s'il reste à voir comment la pandémie évoluera.

La collaboration entre la SNCB et les partenaires de la côte, avec les services de police fédérale et locale, reste primordiale. La concertation avec les bourgmestres des communes côtières et le gouverneur est et reste structurelle et est coordonnée par le Centre de crise national.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je pense que nous sommes d'accord sur le fait que ce n'était pas

de 'raammaatregel' op de treinen naar de kust afgeschaft. De CEO van de NMBS ging niet akkoord met de maatregel.

De kustburgemeesters en de gouverneur van West-Vlaanderen vroegen de minister herhaaldelijk om de toevloed aan toeristen in de kustgemeenten te begeleiden.

Hoe evalueert de NMBS de raammaatregel? Waren er problemen om hem te handhaven? Hoe evalueert de minister die maatregel? Wil hij deze opnieuw aan het Overlegcomité adviseren? Hoe zal men de reizigersstromen tijdens de verlengde weekends en de zomervakantie beheersbaar houden? Zal de minister overleggen met de kustburgemeesters en de gouverneur van West-Vlaanderen?

04.02 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Deze maatregel was uitzonderlijk en tijdelijk. De NMBS heeft hem opgevolgd door de reizigersstromen continu te monitoren en te kanaliseren. Als het nodig was, werd de procedure Stop & Go toegepast. De communicatie van het drukteplan heeft wellicht ook geholpen, net als de lage temperaturen.

De raamregel moet uiterst uitzonderlijk blijven, want de trein moet als ruggengraat van het openbaar vervoer toegankelijk zijn voor iedereen. Een groot deel van de bevolking is voor verplaatsingen afhankelijk van de trein en een structurele barrière opwerpen is niet wenselijk. De maatregel werd dus niet verlengd.

Vanaf mei schakelde de NMBS dan ook terug naar het bestaande protocol voor de spoorsector. Alle zitplaatsen mogen bezet zijn, maar het moet vermeden worden dat er ook mensen staan. De mondkmaskerplicht blijft gelden op de trein en in het station. Bij mooi weer wordt extra veiligheidspersoneel ingezet in de stations. Men zet dan in op communicatie over het drukteplan. De voorbereiding van de zomer is bezig, al blijft het afwachten hoe de pandemie zal evolueren.

De samenwerking tussen de NMBS en de partners aan de kust, samen met de federale en lokale politiediensten, blijft primordiaal. Overleg met de kustburgemeesters en de gouverneur is en blijft structureel en wordt gecoördineerd door het Nationaal Crisiscentrum.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik denk dat we het erover eens kunnen zijn dat dit niet de beste

la meilleure mesure. Nous devons éviter de commettre à nouveau la même erreur. La N-VA juge préférable de travailler sur la circulation dans les gares. On devrait peut-être explorer cette piste.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de l'offre de la SNCB" (55016608C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recensement des voyageurs de la SNCB pour 2020" (55017029C)

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Malgré les chiffres décevants de la SNCB, l'offre a été augmentée depuis décembre 2020. Le ministre estime-t-il cette décision justifiée? Dans quelle mesure cette offre supplémentaire couvre-t-elle les coûts?

Le recensement des voyageurs pour 2020 a été effectué dans des circonstances particulières et les résultats ont été publiés plus tard que d'habitude. Ils donnent une image tronquée de l'occupation des trains, qui a fortement baissé à la suite de la crise du coronavirus. Quelles conclusions le ministre en tire-t-il en termes de planification de l'offre et d'investissements futurs?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les résultats des recensements seront bientôt présentés au comité de direction. Ils ne sont qu'un des critères permettant de définir les investissements potentiels. Par ailleurs, il convient de distinguer les effets de la crise du coronavirus des effets à long terme, comme le maintien du télétravail dans certaines entreprises. Il est trop tôt pour tirer des conclusions sur la base des chiffres. De plus, compte tenu des circonstances particulières, les chiffres ne sont pas vraiment représentatifs.

D'autres facteurs jouent également un rôle dans le choix du train pour les déplacements durables, comme le transfert modal dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, la congestion du trafic et le constat que de moins en moins de jeunes achètent une voiture. Le gouvernement a donc choisi d'élaborer une vision pour le rail à l'horizon 2040 et d'augmenter le nombre d'usagers du train à travers une politique d'offre.

À la demande du gouvernement, la SNCB propose depuis le début de la pandémie une offre maximale pour assurer un espacement maximal des voyageurs. Dans le cadre du plan de transport, en

maatregel was. We moeten de fout niet nog een keer maken. N-VA vindt het verstandiger om te werken op de circulatie in de stations. Misschien moeten we het daarover hebben.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van het aanbod van de NMBS" (55016608C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS in 2020" (55017029C)

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ondanks de tegenvallende cijfers van de NMBS werd het aanbod sinds december 2020 nog verhoogd. Vindt de minister dat verantwoord? In welke mate is het extra aanbod kostendekkend?

De reizigerstelling voor 2020 gebeurde in bijzondere omstandigheden en de resultaten werden ook later dan gebruikelijk gepubliceerd. Ze geven een vertekend beeld van de treinbezetting, die sterk daalde als gevolg van de coronacrisis. Welke conclusies koppelt de minister daaraan in verband met de planning van het aanbod en de toekomstige investeringen?

05.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De resultaten van de tellingen worden binnenkort aan het directiecomité voorgelegd. Ze zijn slechts een van de criteria voor mogelijke investeringen. Overigens moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de effecten van de coronacrisis en langetermijneffecten, zoals het voortbestaan van telewerk in bepaalde bedrijven. Het is te vroeg voor conclusies op basis van de cijfers. Bovendien zijn zij, gelet op de bijzondere omstandigheden, niet echt representatief.

In de keuze voor de trein voor duurzame verplaatsingen spelen nog andere factoren een rol, zoals de modal shift om de klimaatopwarming tegen te gaan, de verkeerscongestie en de vaststelling dat steeds minder jongeren een auto kopen. De regering heeft er dan ook voor gekozen een visie voor het spoor tegen 2040 uit te tekenen en via een aanbodbeleid meer mensen naar het spoor te lokken.

Op vraag van de regering zorgt de NMBS sinds het begin van de pandemie voor een maximaal aanbod voor een optimale spreiding van de reizigers. Bovendien werd in het raam van het vervoersplan

outre, une série d'extensions de l'offre a été approuvée pour les années 2021, 2022 et 2023. Le plan de transport propose une offre ciblée sur la base de la demande potentielle et tient en outre compte de la mise en service de nouvelles infrastructures. L'offre suburbaine est renforcée parallèlement, notamment à Anvers, compte tenu des travaux de voirie pour l'Oosterweel. Les détails de toutes ces extensions peuvent être consultés sur le site web de la SNCB.

La première phase de l'offre de transport a été mise en place en décembre 2020. Le financement est assuré et les coûts sont couverts par le gouvernement.

05.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Si le gouvernement couvre les frais, cela signifie que l'offre supplémentaire ne les couvre pas et entraîne donc des pertes supplémentaires pour la SNCB. Cette extension de l'offre en pleine crise sanitaire est-elle donc bien raisonnable? Une offre de train supplémentaire devrait à mon sens répondre à une demande identifiée préalablement.

L'incident est clos.

06 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un permis de conduire pour les speed pedelecs" (55016798C)**

06.01 **Frank Troosters (VB):** La loi assimile le speed pedelec à un cyclomoteur. La Belgique a créé une nouvelle catégorie de cyclomoteur, le cyclomoteur de classe P, pour lequel un permis de conduire de catégorie AM – cyclomoteur – est obligatoire. Pour obtenir ce permis, le candidat doit présenter l'examen avec un cyclomoteur.

Le ministre envisage-t-il de modifier cette disposition? A-t-il déjà consulté Lydia Peeters, sa collègue flamande en charge de la Mobilité? Quels ont été les constats établis lors de cette discussion?

06.02 **Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La réglementation ayant trait aux speed pedelecs date du 21 juillet 2016 et est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2016. Je ne suis pas au courant des problèmes rapportés en ce qui concerne l'épreuve pratique et je ne comprends, du reste, pas pourquoi celle-ci ne pourrait pas être présentée avec un speed pedelec. Si le problème existe toutefois, il appartient à ma collègue régionale de modifier les dispositions en la matière. Mes compétences se limitent à fixer les connaissances et les aptitudes requises pour l'obtention du permis de conduire AM. Aucun projet d'introduction d'une nouvelle catégorie de permis de conduire n'est à l'ordre du

jour. Une série d'extensions de l'offre a été approuvée pour les années 2021, 2022 et 2023. Le plan de transport propose une offre ciblée sur la base de la demande potentielle et tient en outre compte de la mise en service de nouvelles infrastructures. L'offre suburbaine est renforcée parallèlement, notamment à Anvers, compte tenu des travaux de voirie pour l'Oosterweel. Les détails de toutes ces extensions peuvent être consultés sur le site web de la SNCB.

La première phase de l'offre de transport a été mise en place en décembre 2020. Le financement est assuré et les coûts sont couverts par le gouvernement.

05.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Dat de overheid de kosten dekt, betekent dat het extra aanbod niet kostendekkend is en dus tot extra verliezen leidt voor de NMBS. Is die uitbreiding van het aanbod in volle coronatijd dan wel een verstandige maatregel? Een extra treinaanbod zou volgens mij een antwoord moeten bieden op een vooraf geïdentificeerde vraag.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een rijbewijs voor speedpedelecs" (55016798C)**

06.01 **Frank Troosters (VB):** De wet stelt een speedpedelec gelijk aan een bromfiets. België heeft een nieuwe categorie in het leven geroepen, de bromfiets klasse P, waardoor een rijbewijs AM – bromfiets – verplicht werd. Om dat rijbewijs te halen moet de betrokkene het examen afleggen met een bromfiets.

Zijn er plannen om dat te wijzigen? Heeft de minister inmiddels al samen gezeten met Vlaams mobiliteitsminister Lydia Peeters? Wat waren de bevindingen?

06.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De reglementering rond speedpedelecs dateert van 21 juli 2016 en trad in werking op 1 oktober 2016. Ik heb geen weet van problemen met het praktische examen en het is me ook niet duidelijk waarom men dat niet zou mogen afleggen op een speedpedelec. Is dat toch het geval, is het aan mijn gewestelijke collega's om daar een mouw aan te passen. Mijn bevoegdheid beperkt zich tot het vastleggen van de vereiste kennis en vaardigheden voor het bepalen van het rijbewijs AM. Er zijn geen plannen om een nieuwe categorie van rijbewijs in te voeren. De Europese categorie AM is voor deze tuigen van toepassing.

jour. Ces véhicules sont régis par le permis de conduire européen de catégorie AM.

06.03 Frank Troosters (VB): Des personnes qui ont voulu présenter cet examen ont eu réellement des problèmes.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test de la nouvelle procédure de départ à la SNCB" (55016840C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ à la SNCB" (55017095C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu dans le cadre du projet LINDA" (55017175C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu dans le cadre de la procédure de départ LINDA" (55017332C)

07.01 Frank Troosters (VB): Le 21 avril 2021, un test effectué dans le cadre de la nouvelle procédure de départ pour les trains de voyageurs, baptisée Location based Intelligent Departure Approach (LINDA), a mal tourné. Un train a en effet démarré alors que les portes étaient encore ouvertes. Heureusement, le pire a pu être évité grâce à la réaction alerte de l'accompagnateur de train.

Le ministre a-t-il connaissance de cet incident? Quel était le problème? Pourquoi la SNCB élabore-t-elle de nouvelles procédures de départ? Quels sont les avantages du système LINDA? Pourquoi un tel système n'est-il pas testé au moyen de trains vides? Qui a pris la décision à cet égard? Le conseil d'administration en avait-il connaissance? Pourquoi n'est-il pas opté pour un système existant à l'aide de portes à lampes? Quel est le coût du projet LINDA? Est-il poursuivi?

07.02 Tomas Roggeman (N-VA): Des tests sont effectués au moyen du nouveau système LINDA sur différentes lignes ferroviaires. Fin avril, un problème majeur s'est toutefois produit lors d'un test à la gare du Nord de Bruxelles.

La SNCB a-t-elle connaissance d'autres incidents similaires? Pouvons-nous obtenir un aperçu détaillé pour les cinq dernières années, avec une ventilation selon la nature de l'incident, la localisation et les conséquences? Sur quelles lignes ce système a-t-il déjà été testé? Pour ces procédures de départ, une liaison 4G de bonne qualité est nécessaire, laquelle n'est toutefois pas disponible partout en Wallonie. Avec qui la SNCB collabore-t-elle à cet effet? Peut-

06.03 Frank Troosters (VB): Er zijn wel degelijk problemen geweest bij mensen die een dergelijk examen wilden afleggen.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De test van de nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (55016840C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertrekprocedure bij de NMBS" (55017095C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met LINDA" (55017175C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met de LINDA-vertrekprocedure" (55017332C)

07.01 Frank Troosters (VB): Op 21 april 2021 liep een test mis met de nieuwe zogenaamde Location based Intelligent Departure Approach (LINDA)-vertrekprocedure voor reizigerstreinen. Een trein vertrok immers al terwijl de deuren nog openstonden. Gelukkig kon erger worden voorkomen door de alerte reactie van de treinbegeleider.

Heeft de minister weet van dit voorval? Wat ging er fout? Waarom werkt de NMBS aan nieuwe vertrekprocedures? Wat zijn de voordelen van het LINDA-systeem? Waarom wordt zoiets niet eerst getest met lege treinen? Wie heeft de beslissing daartoe genomen? Was de raad van bestuur daarvan op de hoogte? Waarom wordt er niet gekozen voor een bestaand systeem met lampdeuren? Hoeveel kost het LINDA-project? Wordt het voortgezet?

07.02 Tomas Roggeman (N-VA): Er worden tests uitgevoerd met het nieuwe LINDA-systeem op diverse spoorlijnen. Het liep echter eind april ernstig mis bij een test in het Brusselse Noordstation.

Heeft de NMBS weet van andere, gelijkaardige incidenten? Kunnen we een gedetailleerd overzicht van de afgelopen vijf jaar krijgen, met een opsplitsing volgens de aard van het gebeuren, de locatie en de gevolgen? Op welke lijnen is dit systeem al getest? Voor deze vertrekprocedure is een goede 4G-verbinding nodig, die echter niet overal in Wallonië beschikbaar is. Met wie werkt de NMBS hiervoor samen? Kan men naargelang de

on passer sur un autre réseau en fonction de la localisation? La SNCB va-t-elle à présent cesser complètement ces tests? À quelle solution alternative est-il songé?

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *En cas d'application de cette procédure LINDA, l'accompagnateur signale au conducteur du train par le biais de son smartphone ou de sa smartwatch, si les portes du train sont fermées, qu'il peut démarrer. Ce dernier voit l'autorisation de démarrer sur sa tablette et met son train en mouvement si le feu de signalisation est au vert. Récemment, un test a mal tourné, mais l'accompagnateur de train a heureusement tiré immédiatement le frein de secours.*

Connaît-on déjà précisément les raisons pour lesquelles le système a donné un signal erroné? Quelles garanties la SNCB a-t-elle que le nouveau système peut également être testé en toute sécurité sur des trains de voyageurs? Des tests supplémentaires seront-ils effectués au moyen du système LINDA? Pourquoi ne s'informe-t-on pas des systèmes qui existent déjà ailleurs?

07.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Que s'est-il passé exactement lors de l'incident survenu le 21 avril 2021? Cette procédure de départ est-elle à présent définitivement abandonnée? Quelles sont les défaillances de la procédure de départ actuelle? Est-il encore question de l'ancienne procédure de départ DICE à la SNCB?*

07.05 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): *L'incident s'est produit le 21 avril à Bruxelles-Nord lors d'un test pour la prochaine phase de la nouvelle procédure de départ LINDA. En raison d'un problème technique sur la tablette du conducteur du train, le train a démarré alors que les portes étaient encore ouvertes. L'accompagnateur de train a immédiatement actionné le frein d'urgence. Les accompagnateurs de train sont formés pour ces tests et savent qu'ils doivent être particulièrement attentifs durant ces essais. La sécurité des voyageurs ou du personnel n'a jamais été mise en danger lors de ces tests. Ceux-ci sont interrompus pour le moment et ne reprendront que lorsqu'une analyse aura été effectuée et qu'une solution aura été trouvée.*

Des tests de ce type ont lieu à cette échelle depuis novembre 2019. Auparavant, des essais sans voyageurs avaient été réalisés sur une longue période. Des centaines de départs avec voyageurs et avec le système LINDA se sont déroulés sans problème. Ce système fait appel à la 4G pour la communication entre la tablette du conducteur du

locatie overschakelen op een ander netwerk? Zal de NMBS deze tests nu volledig stopzetten? Aan welk alternatief denkt men?

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Bij die LINDA-procedure geeft de treinbegeleider, als de deuren van de trein gesloten zijn, via zijn smartphone of smartwatch een signaal aan de treinbestuurder dat hij mag vertrekken. Die laatste krijgt dan de toelating om te vertrekken te zien op zijn tablet en zet zijn trein in beweging als het sein op veilig staat. Onlangs ging een test fout, maar gelukkig heeft de treinbegeleider meteen aan de noodrem getrokken.*

Is het al duidelijk waarom het systeem een fout signaal gaf? Welke garanties heeft de NMBS over de veiligheid van het nieuwe systeem om dit ook te testen op reizigerstreinen? Komen er nog meer tests met LINDA? Waarom niet kijken naar bestaande systemen elders?

07.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Wat is er precies gebeurd tijdens het incident op 21 april 2021? Is deze vertrekprocedure nu definitief stopgezet? Wat schort er aan de huidige vertrekprocedure? Is er bij de NMBS nog sprake van de vorige DICE-vertrekprocedure?*

07.05 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): *Het incident gebeurde op 21 april in Brussel-Noord tijdens een test voor de volgende fase van de nieuwe vertrekprocedure LINDA. Door een technisch probleem met de tablet van de treinbestuurder kwam de trein in beweging toen de deuren nog openstonden. De treinbegeleider heeft meteen aan de noodrem getrokken. De treinbegeleiders zijn voor deze tests opgeleid en weten dat ze extra aandachtig moeten zijn tijdens dergelijke testritten. Er was nooit een probleem met de veiligheid van reizigers of medewerkers tijdens deze tests. Ze zijn voorlopig stopgezet en worden pas heropgestart na een analyse en zodra een oplossing is gevonden.*

Dergelijke tests gebeuren op deze schaal sinds november 2019. Daarvoor waren er geruime tijd tests zonder reizigers. Er zijn al honderden vertrekken met reizigers via LINDA met succes uitgevoerd. Hiervoor gebruikt men 4G voor de communicatie tussen de tablet van de treinbestuurder en de smartwatch of smartphone

train et la montre connectée ou le smartphone de l'accompagnateur. À certains endroits, la couverture réseau est toutefois faible. La SNCB évalue la situation en coopération avec l'opérateur télécom Orange. Des antennes supplémentaires seront nécessaires. En cas de besoin, l'accompagnateur peut utiliser l'interphone pour informer le conducteur que le train peut partir. Les représentants du personnel plaident depuis longtemps déjà en faveur d'une procédure de départ exempte des risques que présentait l'ancienne procédure.

07.06 Frank Troosters (VB): L'insistance de la SNCB à affirmer que la sécurité des voyageurs n'a, à aucun moment, été compromise, me paraît très étrange. Il me paraît logique de mettre à présent un terme aux tests. Je n'ai rien entendu à propos de la justification ni des avantages de la nouvelle procédure, de son coût et du système des portes LAN.

07.07 Tomas Roggeman (N-VA): Et maintenant? L'ancienne procédure de départ DICE avait déjà été un bide. Alors que la SNCB a développé son réseau GSM-R depuis des années et qu'elle devrait donc connaître la capacité qu'elle est en mesure de supporter, la procédure LINDA est à présent arrêtée en raison de problèmes de couverture de la 4G.

07.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Je pensais que le coût s'élevait à 11 millions d'euros. Je n'ai pas obtenu de réponse à propos de l'examen éventuel d'autres systèmes. Il me semble logique de mener une enquête approfondie sur les dysfonctionnements et d'en référer ensuite au Parlement.

07.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je trouve étrange que la procédure de départ DICE, qui a coûté des millions, ait échoué et qu'on achète à présent une nouvelle procédure pour pas moins de 11 millions d'euros. Le problème de la 4G aurait dû être connu. Si deux procédures successives défectueuses sont utilisées, nous devons examiner de près la manière dont elles ont été mises en place. Les syndicats peuvent également apporter la contribution nécessaire en la matière.

L'incident est clos.

08 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre de collaborateurs de la SNCB" (55016909C)

08.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Voici quelques semaines, les médias sociaux ont relayé des images d'une agression physique contre un accompagnateur de train. Cela se produit

van de treinbegeleider. Op sommige plaatsen is er echter een zwakke dekking en de NMBS brengt die samen met telecomoperator Orange in kaart. Er zullen bijkomende antennes nodig zijn. Desnoods kan de treinbegeleider via de interphone de treinbestuurder verwittigen dat de trein mag vertrekken. Vertegenwoordigers van het personeel pleiten reeds lang voor een vertrekprocedure zonder de risico's van de oude procedure.

07.06 Frank Troosters (VB): Dat de NMBS beklemtoont dat er nooit een probleem was voor de veiligheid van de treinreizigers, vind ik heel vreemd. Het lijkt me logisch dat de tests nu worden stopgezet. Over de redenen en de voordelen van de nieuwe procedure, de kostprijs en het systeem met LAN-deuren heb ik niets gehoord.

07.07 Tomas Roggeman (N-VA): Wat nu? De vroegere DICE-vertrekprocedure was al geflopt. Nu wordt LINDA stopgezet door moeilijkheden met de 4G-dekking, terwijl de NMBS al jaren haar GSM-R-netwerk heeft uitgebouwd en toch zou moeten weten welke capaciteit dat kan dragen?

07.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik dacht dat de kostprijs 11 miljoen euro was. Ik kreeg niet te horen of men ook gaat kijken naar andere systemen. Het lijkt mij logisch dat er een grondig onderzoek komt naar waar het fout is gelopen, met een terugkoppeling naar het Parlement.

07.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik vind het vreemd dat de DICE-vertrekprocedure, die miljoenen heeft gekost, mislukt is en dat men nu een nieuwe procedure aankoopt voor maar liefst 11 miljoen euro. Het 4G-probleem had toch gekend moeten zijn? Als men twee keer na elkaar werkt met gebrekkige procedures, moeten we toch eens grondig kijken naar de manier waarop die tot stand komen. De vakbonden kunnen in deze ook de nodige input geven.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen spoormedewerkers" (55016909C)

08.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Enkele weken geleden verschenen er op de sociale media beelden van fysieke agressie ten aanzien van een treinbegeleider. Jammer genoeg gebeurt dat

malheureusement de plus en plus souvent: selon des chiffres de la ministre Verlinden, 271 collaborateurs de sociétés de transports publics ont été confrontés à une agression physique en 2019. La ministre Verlinden va se constituer partie civile lorsque des agents de police sont victimes de violence. Le ministre de la Mobilité envisage-t-il d'entreprendre des démarches similaires en cas d'agression contre des employés des chemins de fer?

Selon la ministre Verlinden, la police fédérale examine avec la SNCB les possibilités de réforme de la Police des chemins de fer. Quels principes sont-ils mis en avant?

Quelles autres mesures sont-elles nécessaires pour remédier au problème?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je condamne tout acte de violence physique ou verbale à l'encontre du personnel des chemins de fer. La SNCB et HR Rail se constitueront partie civile lorsqu'une information judiciaire pour violence à l'encontre du personnel des chemins de fer est lancée devant une juridiction pénale. Lorsque l'affaire est classée sans suite par le parquet et qu'il existe suffisamment de preuves contre l'auteur des faits, la SNCB peut encore exiger un dédommagement, par le biais d'une transaction pénale ou du tribunal civil.

Selon le Code pénal, si la violence physique s'exerce à l'encontre de personnes qui effectuent une mission de service public, comme le personnel des chemins de fer, cela constitue une circonstance aggravante. Une circulaire du Collège des procureurs généraux demande à la police et aux parquets d'accorder une attention particulière à ce point, mais selon la SNCB, c'est trop peu souvent le cas. Les victimes ne sont pas toujours bien accueillies et les auteurs des faits ne sont pas toujours poursuivis.

Le ministre de la Justice a demandé au Collège des procureurs généraux d'évaluer la circulaire et de l'adapter si nécessaire.

À ma demande, la SNCB sera associée à la réforme de la Police fédérale des chemins de fer. En attendant, la circulaire de 2002 reste d'application, ce qui signifie entre autres que la Police des chemins de fer assure la sécurité dans dix gares à risques. Il faut également prévoir un point d'accueil pour les voyageurs et le personnel des chemins de fer, qui fait hélas défaut depuis des mois.

alsmaar vaker: volgens cijfers van minister Verlinden kregen in 2019 maar liefst 271 medewerkers van openbaarvervoermaatschappijen te maken met fysieke agressie. Minister Verlinden zal zich burgerlijke partij stellen wanneer politieagenten het slachtoffer worden van geweld. Overweegt de minister van Mobiliteit gelijkaardige stappen bij geweld tegen spoormedewerkers?

Volgens minister Verlinden onderzoekt de federale politie samen met de NMBS hoe de Spoorwegpolitie kan worden hervormd. Welke principes worden daarbij gehanteerd?

Welke andere maatregelen zijn noodzakelijk om deze problematiek aan te pakken?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik veroordeel elke daad van fysiek of verbaal geweld tegenover spoorwegpersoneel. De NMBS en HR Rail zullen zich burgerlijke partij stellen wanneer een gerechtelijk onderzoek naar geweld tegen spoorwegpersoneel voor de strafrechter wordt gebracht. Wanneer de zaak door het parket wordt geseponeerd en er voldoende bewijzen jegens de dader zijn, kan de NMBS nog een schadevergoeding eisen, via een minnelijke schikking of via de burgerlijke rechtbank.

Volgens het Strafwetboek is fysiek geweld tegen personen die een opdracht vervullen ten dienste van het publiek, zoals spoorpersoneel, een verzwarende omstandigheid. In een omzendbrief van het College van procureurs-generaal wordt aan politie en parket gevraagd om hieraan extra aandacht te besteden, maar volgens de NMBS gebeurt dat te weinig. Slachtoffers worden niet altijd goed opgevangen en ook de daders worden niet altijd vervolgd.

De minister van Justitie heeft het College van procureurs-generaal gevraagd de omzendbrief te evalueren en zo nodig aan te passen.

Op mijn vraag zal de NMBS worden betrokken bij de hervorming van de federale Spoorwegpolitie. In afwachting daarvan blijft de omzendbrief van 2002 van toepassing, wat onder meer betekent dat de Spoorwegpolitie de veiligheid verzekert in tien risicostations. Er moet ook een onthaalpunt voor reizigers en spoorwegpersoneel zijn, wat jammer genoeg al vele maanden niet meer het geval is.

J'ai également demandé d'associer Securail à cette réforme, étant donné que cette entité est chargée de faire respecter la loi sur la police des chemins de fer, au même titre que les services de police. Des synergies doivent être mises en place entre la police fédérale, la police locale et Securail. L'ensemble du réseau ferroviaire doit être couvert et il faut pouvoir réagir de manière appropriée à tous les problèmes de sécurité qui se présentent.

L'incident est clos.

09 Question de **Sigrid Goethals** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les gares de la SNCB dans le Brabant flamand" (55016948C)

09.01 **Sigrid Goethals (N-VA)**: Il s'agit d'une question écrite transformée en question orale à laquelle je n'ai pas reçu de réponse dans les délais. Je me contente à présent d'une réponse écrite.

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je communiquerai cette réponse dans les meilleurs délais, avec mes excuses pour le retard encouru.

L'incident est clos.

10 Question de **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (55016966C)

10.01 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Nous avons appris par la presse qu'il existe déjà un cadre pour les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. Pourquoi cette commission n'a-t-elle pas été impliquée, alors qu'elle a pourtant formulé de nombreuses suggestions? Parmi les points mentionnés dans la presse, il n'y a rien sur les cyclostrades, la création de Points Train ou les données ouvertes. Pourtant, le Parlement avait insisté sur ces éléments dans plusieurs résolutions. La presse ne fait pas non plus mention de l'extension prévue de l'offre ferroviaire.

Le ministre peut-il fournir des précisions à propos des indicateurs de performance pour la direction future?

Pourquoi aucun cadre financier n'a-t-il encore été convenu pour l'offre supplémentaire?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): M. Roggeman aurait pu trouver de plus amples informations sur le site internet contenant les décisions du Conseil des ministres et le site internet du SPF Mobilité, où tous les documents peuvent également être consultés. Les documents

Ik heb ook gevraagd om Securail te betrekken bij de hervorming, aangezien zij net als de politiediensten belast is met de handhaving van de wet op de politie van de spoorwegen. Daarbij moeten synergies tot stand worden gebracht tussen de federale en de lokale politie en Securail. Het hele spoorwegnet moet worden gedekt en er moet passend gereageerd worden op alle mogelijke veiligheidsproblemen die zich voordoen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van **Sigrid Goethals** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De NMBS-stations in Vlaams-Brabant" (55016948C)

09.01 **Sigrid Goethals (N-VA)**: Dit behelst een in een mondelinge vraag omgezette schriftelijke vraag waarop ik niet tijdig een antwoord ontving. Ik stem me nu tevreden met een schriftelijk antwoord.

09.02 Minister **Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ik zal dit antwoord zo snel mogelijk bezorgen, met mijn excuses voor de laattijdigheid.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" (55016966C)

10.01 **Tomas Roggeman (N-VA)**: We vernamen in de pers dat er al een kader is voor de nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel. Waarom werd deze commissie, die nochtans veel suggesties heeft geformuleerd, daar niet bij betrokken? Bij de in de pers aangehaalde punten is niets terug te vinden over de fietssnelwegen, de oprichting van treinpunten of open data. Het Parlement had daar nochtans in verschillende resoluties om gevraagd. Ook van de in het vooruitzicht gestelde uitbreidingen van het aanbod is geen sprake.

Kan de minister meer toelichting geven bij de performantie-indicatoren voor de toekomstige bedrijfsleiding?

Waarom werd er nog geen financieel kader afgesproken voor het bijkomende aanbod?

10.02 Minister **Georges Gilkinet (Nederlands)**: De heer Roggeman had uitgebreidere informatie kunnen terugvinden op de website met de besluiten van de ministerraad en op die van de FOD Mobiliteit, waarop ook alle documenten kunnen worden geraadpleegd. De documenten

contiennent les spécifications préliminaires, qui marquent le début des négociations formelles et qui ont été approuvées sur ma proposition par le Conseil des ministres. Ils contiennent les objectifs du gouvernement, les principales caractéristiques des futurs contrats et les thèmes qui font l'objet des négociations avec les deux entreprises publiques. La loi du 21 mars 1991 en constitue la base légale. C'est d'ailleurs la première fois que ces documents sont publiés de manière transparente, avant le début du processus de négociation, conformément à la réglementation européenne. Cette méthode permet de tenir au courant le Parlement et toutes les parties concernées. La contribution du Parlement et des parties prenantes sera également prise en compte et il est prévu d'organiser une consultation des *stakeholders*. Nous nous efforçons d'aboutir à une trajectoire cohérente, ambitieuse et réaliste en termes d'offre et d'utilisation des trains, de qualité du service et d'utilisation efficiente des deniers publics. Tous ces aspects sont également importants dans le cadre du transfert modal.

L'augmentation de l'utilisation du train à tout moment de la journée, en semaine et durant le week-end, l'amélioration continue du service et l'amélioration de la qualité et de la quantité des services proposés font bel et bien partie des objectifs fixés.

Concernant l'approche des *key performance indicators* (KPI), je me réfère aux textes figurant sur le site web du SPF Mobilité. Les différents points soulevés par l'auteur de la question seront traités dans des groupes de travail spécifiques, dans le but de conclure des contrats de gestion solides avec la SNCB et Infrabel.

10.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Ni les textes dont j'ai pu prendre connaissance, ni les explications fournies aujourd'hui ne m'éclairent sur l'offre future, son financement ou le contenu des KPI. Le flou qui entoure le point de départ de ces négociations n'augure rien de bon quant à leur résultat.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution 55K1109 relative à la ligne ferroviaire 204" (55017027C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre de la déclaration d'intention concernant le Rail Ghent Terneuzen (RGT)" (55017114C)

bevatton de voorafgaande specificaties, die het startschot vormen voor de formele onderhandelingen en die door de ministerraad op mijn voorstel werden goedgekeurd. Ze bevatten de doelstellingen van de regering, de belangrijkste kenmerken van de toekomstige contracten en de thema's waarover met beide overheidsbedrijven wordt onderhandeld. De wettelijke grondslag is de wet van 21 maart 1991. Het is overigens voor het eerst dat ze transparant worden gepubliceerd, vóór de start van het onderhandelingsproces, conform de Europese regelgeving. Daardoor zijn het Parlement én alle betrokkenen op de hoogte. Er zal overigens rekening worden gehouden met de inbreng van het Parlement en de stakeholders en het is de bedoeling een stakeholdersbevraging te organiseren. Er wordt gestreefd naar een coherent, ambitieus en realistisch traject op het vlak van het aanbod en het gebruik van de trein, de kwaliteit van de dienstverlening en de efficiënte aanwending van overheidsgeld. Al die aspecten zijn ook belangrijk in het raam van de modal shift.

Het verhogen van het gebruik van de trein op elk moment van de dag, door de week en tijdens het weekend, het continu verbeteren van de dienstverlening en de verbetering van de kwaliteit en de kwantiteit van het dienstenaanbod maken wel degelijk deel uit van de vooropgestelde doelen.

Voor de insteek met betrekking tot de *key performance indicators* (KPI's) verwijs ik naar de teksten op de website van de FOD Mobiliteit. De verschillende door de vraagsteller aangehaalde punten zullen aan bod komen in specifieke werkgroepen, met de bedoeling goede beheerscontracten af te sluiten met de NMBS en Infrabel.

10.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** In de teksten die mij bekend zijn, noch in de toelichting van vandaag wordt er duidelijkheid gegeven over het toekomstige aanbod, de financiering daarvan of de inhoud van de KPI's. Gelet op het vage startpunt van de onderhandelingen, vrees ik voor het resultaat ervan.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de uitvoering van resolutie 55K1109 over spoorlijn 204" (55017027C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de intentieverklaring omtrent Rail Ghent Terneuzen (RGT)" (55017114C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de Rail Ghent Terneuzen" (55017263C)

- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution du projet de contrat d'exécution pour la ligne 204 (Gand-Terneuzen)" (55017374C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van Rail Ghent Terneuzen" (55017263C)

- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van het PUC L204 (Gent-Terneuzen)" (55017374C)

11.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): En juin de l'année dernière, le Parlement a adopté une proposition de résolution ayant trait à la liaison ferroviaire 204 reliant Gand et Terneuzen. La résolution demande le lancement dans les meilleurs délais d'une étude de faisabilité et sur le potentiel de la ligne en question.

11.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): In juni vorig jaar keurde de Kamer een resolutie goed over spoorverbinding 204 tussen Gent en Terneuzen. In die resolutie staat dat een potentieel- en haalbaarheidsstudie over spoorlijn 204 zo snel mogelijk moest starten.

Quel est l'état d'avancement du processus? L'étude de faisabilité a-t-elle commencé? Des résultats intermédiaires sont-ils déjà disponibles? Le gouvernement flamand a-t-il été consulté? Quels sont les résultats de cette concertation? A-t-on déjà travaillé avec les Pays-Bas à l'élaboration d'une vision commune?

Wat is de stand van zaken? Is de haalbaarheidsstudie gestart? Zijn er al tussentijdse resultaten beschikbaar? Werd er overleg gepleegd met de Vlaamse regering? Wat is het resultaat daarvan? Is er ook al met Nederland gewerkt aan een gemeenschappelijke visie?

11.02 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Le 24 février 2021, les exécutifs fédéral, flamand et néerlandais ont signé officiellement avec les provinces de Flandre orientale et de Zélande et les villes de Gand et de Terneuzen, la déclaration d'intention Rail Ghent-Terneuzen. Il est convenu dans ce texte que les deux pays octroieront deux millions d'euros à leur gestionnaire de l'infrastructure pour la réalisation de l'étude de faisabilité et l'obtention du permis d'environnement. Pour la Belgique, le budget sera alloué par le gouvernement fédéral, dès lors que des moyens seront libérés grâce au financement par des subventions européennes de l'électrification de la ligne 19 Mol-Hamont/Achel. Infrabel ne peut cependant pas attribuer l'étude de faisabilité aussi longtemps que ces moyens n'auront pas été effectivement transférés.

11.02 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Op 24 februari 2021 hebben de federale, Vlaamse en Nederlandse regeringen, samen met de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland en de steden Gent en Terneuzen, de intentieverklaring Rail Ghent-Terneuzen officieel ondertekend. In de intentieverklaring is afgesproken dat beide landen 2 miljoen euro aan hun infrastructuurbeheerder zullen geven om de haalbaarheidsstudie te doen en de omgevingsvergunning te regelen. Het Belgische budget zal door de federale regering worden verzekerd omdat er middelen vrijkomen van de elektrificatie van de L19 Mol-Hamont/Achel, die met Europese subsidies zal worden gefinancierd. Zolang de middelen niet daadwerkelijk overgeheveld zijn, kan Infrabel de haalbaarheidsstudie niet gunnen.

Le ministre a-t-il donné instruction à Infrabel de transférer le budget? Quels sont les obstacles restants? Quel est le calendrier? Le ministre peut-il s'engager à accélérer le processus? Quel est l'état d'avancement de l'actualisation générale du PSPI 2017-2031? Les ministres régionaux de la Mobilité ont-ils déjà été consultés?

Heeft de minister Infrabel de instructie gegeven om het budget over te hevelen? Welke obstakels zijn er nog? Wat is de timing? Wil de minister zich engageren om haast te maken? Wat is de stand van zaken van de algemene actualisering van het SMIP 2017-2031? Is hierover al overleg geweest met de regionale ministers van Mobiliteit?

11.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Le Parlement fédéral a approuvé à l'unanimité l'étude d'un réseau ferroviaire transfrontalier pour le transport des marchandises et des personnes dans la zone du canal Gand-Terneuzen. Aux Pays-Bas, la Tweede Kamer a déjà fait la même chose précédemment. La déclaration d'intention Rail Ghent-Terneuzen a été signée le 24 février 2021.

11.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Het Belgische federale Parlement heeft unaniem ingestemd met onderzoek naar een grensoverschrijdend spoornetwerk voor goederen en personen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Eerder deed de Nederlandse Tweede Kamer al hetzelfde. Op 24 februari 2021 werd de intentieverklaring Rail Ghent-Terneuzen

ondertekend.

La Belgique et les Pays-Bas mettent chacun deux millions d'euros à la disposition de leur gestionnaire respectif de l'infrastructure Infrabel et ProRail pour démarrer une étude de faisabilité technique et la procédure d'obtention du permis d'environnement. Le gouvernement fédéral fait glisser des moyens à cet effet provenant du projet L19. En attendant une actualisation du projet de contrat d'exécution, Infrabel ne dispose pas pour l'heure de la base légale ni des moyens financiers pour attribuer l'étude de faisabilité.

België en Nederland stellen elk 2 miljoen euro ter beschikking aan de infrastructuurbeheerders Infrabel en ProRail om een technische haalbaarheidsstudie en een omgevingsvergunning op te starten. De federale overheid verschuift daartoe middelen van project L19 naar dit project. In afwachting van een update van het project uitvoeringscontract heeft Infrabel momenteel nog geen wettelijke en financiële basis om de haalbaarheidsstudie te kunnen gunnen.

Infrabel a-t-il déjà soumis un projet de contrat d'exécution pour la ligne 204 au ministre, avec une étude et un budget fédéral adaptés? Le ministre a-t-il déjà mandaté Infrabel à cet effet? Les gouvernements fédéral et régionaux se sont-ils déjà accordés sur la révision du PSPI 2017-2031, dont fait partie le projet L204? Quand ce dossier pourra-t-il être clôturé? D'autres glissements de moyens financiers entre projets ferroviaires seront-ils effectués?

Heeft Infrabel al een ontwerpproject uitvoeringscontract voor lijn 204 voorgelegd aan de minister met aangepaste studiescope en federaal budget? Heeft de minister hiervoor al een opdracht gegeven aan Infrabel? Is er al overeenstemming bereikt tussen de federale regering en de regionale regeringen over de Reforcast SMIP 2017-2031 waarvan project L204 deel uitmaakt? Wanneer kan dat worden afgerond? Zullen er nog andere middelen tussen spoorprojecten worden verschoven?

11.04 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Le CEP204 est le contrat d'exécution du projet L204, tel qu'intégré dans le contrat de coopération d'exécution entre l'État fédéral et la Région flamande dans le cadre du PSPI 2017-2031.

11.04 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Het PUC204 is het projectgebonden uitvoeringscontract van project L204, zoals opgenomen in het uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Vlaams Gewest in het kader van het SMIP 2017-2031.

Il a été convenu qu'Infrabel et TUC RAIL fassent une proposition en vue de l'élaboration d'une fiche annexée au CEP. Le scope y sera décrit, ainsi qu'une proposition de timing de l'étude. La fiche contenant le scope constitue un élément essentiel, après quoi le contrat d'exécution de projet actualisé pourra de nouveau être soumis aux parties signataires.

Er werd overeengekomen dat Infrabel en TUC RAIL een voorstel doen voor een fiche aangehecht als bijlage bij het PUC. Daarin zal de scope worden beschreven, evenals een voorstel van timing van de studie. De fiche met de scope is een essentieel onderdeel, waarna de geactualiseerde projectuitvoeringsovereenkomst opnieuw kan worden voorgelegd aan de ondertekenende partijen.

Des contrats de coopération d'exécution supplémentaires seront nécessaires pour pouvoir effectuer certains changements. Tel est le cas pour le projet Ligne 204. Le jour de la déclaration d'intention, en février, mon cabinet s'est déjà réuni avec la Région flamande, Infrabel et la SNCB. Il a déjà été discuté, à cette occasion, des accords de coopération qui seront encore nécessaires. Le 23 mars, mon cabinet et celui de mon homologue flamande ont tenté de parvenir à un accord politique. Certains problèmes techniques ont été mis en lumière, à propos desquels une concertation est menée actuellement avec Infrabel.

Bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden zijn nodig om bepaalde veranderingen te kunnen uitvoeren. Dat is het geval voor het project Lijn 204. Op de dag van de intentieverklaring in februari heeft mijn kabinet al vergaderd met het Vlaamse Gewest, Infrabel en de NMBS. Daar werd al besproken welke samenwerkingsakkoorden nog nodig zijn. Op 23 maart zochten mijn kabinet en dat van mijn Vlaamse evenknie naar een politiek akkoord. Er kwamen wat technische problemen naar boven, waarover nu overleg loopt met Infrabel.

Un processus analogue a été entamé avec les

Een soortgelijk proces is gestart met de andere

autres Régions. Les plans relatifs au PSPI ont été approuvés par Infrabel en janvier, après quoi ils ont été présentés aux cabinets fédéral et régionaux. Dès que les accords de coopération complémentaires seront prêts, les parties prenantes pourront les signer et les gouvernements pourront les valider.

En ce qui concerne les questions de M. Roggeman, je renvoie à la réponse que j'ai donnée en cette commission le 23 février 2021.

11.05 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que le projet prend progressivement forme, car le public et l'industrie l'attendent avec impatience. Il s'agit aussi d'une priorité pour le rail en Flandre.

11.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Dès la signature de la déclaration d'intention, le ministre a pris l'initiative d'actualiser les accords de coopération. J'imagine que le projet Rail Ghent-Terneuzen, qui bénéficie d'une large assise dans la région de Flandre orientale et aux Pays-Bas, pourra démarrer assez rapidement?

11.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Nous plaçons depuis longtemps pour des liaisons transfrontalières, mais ce n'est de toute évidence pas une sinécure. Les travaux d'électrification sur la liaison campinoise se trouvent dans la phase finale. C'est un petit pas vers la liaison transfrontalière vers Weert. Grâce à l'électrification, une seconde liaison transfrontalière sera également possible. En transférant les moyens vers le projet Rail Ghent-Terneuzen, le ministre fait coup double.

L'incident est clos.

12 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau, ponts et tunnels ferroviaires dans la Région de Bruxelles-Capitale" (55017030C)

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel prévoit d'achever trois tunnels notamment à Ganshoren et à Jette en 2021.

Quels projets d'infrastructure la société Infrabel prévoit-elle pour la Région de Bruxelles-Capitale dans les prochaines années? Où en sont les permis de bâtir pour la construction prévue de plusieurs tunnels à Berchem-Sainte-Agathe? L'ancienne étude d'incidence d'Infrabel sera-t-elle revue en fonction de la situation et des normes actuelles?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

Gewesten. De plannen met het SMIP werden door Infrabel goedgekeurd in januari, waarna ze aan de federale en de regionale kabinetten werden voorgesteld. Zodra de aanvullende samenwerkingsovereenkomsten klaar zijn, kunnen de belanghebbenden ze ondertekenen en de regeringen ze valideren.

Voor de vragen van de heer Roggeman verwijs ik naar het antwoord dat ik hier op 23 februari 2021 gaf.

11.05 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij dat het project stilaan vorm krijgt, want het publiek en de industrie zitten erop te wachten. Het is ook een Vlaamse spoorprioriteit.

11.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De minister heeft meteen na de intentieverklaring al het initiatief genomen om de samenwerkingsakkoorden te actualiseren. Ik neem aan dat het project Rail Ghent-Terneuzen, dat een groot draagvlak heeft in de Oost-Vlaamse regio en in Nederland, nu vlot kan starten?

11.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Wij pleiten al lang voor grensoverschrijdende verbindingen, maar makkelijk is dat duidelijk niet. De elektrificatiewerken op de Kempense lijn zitten nu in de laatste fase. Daarmee komt de grensoverschrijdende verbinding naar Weert een stapje dichterbij. Met die realisatie wordt ook een tweede grensoverschrijdende verbinding mogelijk. Door de middelen over te hevelen naar het project Rail Ghent-Terneuzen slaat de minister twee vliegen in een klap.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroversteekplaatsen, -bruggen en -tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (55017030C)

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel zou in 2021 de voltooiing plannen van drie tunnels in onder meer Ganshoren en Jette.

Welke infrastructuurprojecten plant Infrabel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de komende jaren? Hoe staat het met de bouwvergunningen voor de geplande bouw van een aantal tunnels in Sint-Agatha-Berchem? Wordt de oude impactstudie van Infrabel nog herzien volgens de huidige normen en situatie?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De

Les informations demandées sont relativement précises et j'attends des détails complémentaires de la part d'Infrabel. Je transmettrai les données par courriel.

Infrabel finalise actuellement le projet de suppression de trois passages à niveau sur la ligne 50-60 à Jette et Ganshoren. Ils seront remplacés par des passages sous les voies ferrées pour les cyclistes et les piétons. Il existe également un projet visant à supprimer les deux derniers passages à niveau de Bruxelles qui seront remplacés par des tunnels. La procédure d'octroi de l'autorisation est en cours. Une fois celle-ci achevée, les fonds seront libérés et les travaux planifiés.

Si l'étude d'incidence d'Infrabel sur Bruxelles fait référence à l'étude d'incidence liée à la demande d'autorisation de suppression de passages à niveau, il serait en effet utile que cette étude soit revue sur la base des nouveaux défis de la mobilité à relever à Bruxelles.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'accident survenu à un passage à niveau à Zeebrugge" (55017031C)
- **Pieter De Spiegeleer** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'installation d'une barrière par une entreprise à un passage à niveau à Zeebrugge" (55017106C)

13.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** *Le 23 avril 2021, une collision avec un camion a fait dérailler une locomotive à Zeebrugge.*

Quelles enquêtes sont-elles en cours? Que pouvons-nous déjà conclure quant à la responsabilité de l'accident? Comment Infrabel explique-t-elle que ce lieu présente de tels risques? Des travaux d'aménagement préventifs sont-ils prévus? Quel coût cet accident a-t-il engendré? Dans combien de cas est-il possible lors de tels incidents de répercuter les coûts sur le conducteur du véhicule motorisé? Merci de fournir un relevé pour les cinq dernières années.

13.02 **Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Infrabel coopère avec la société du port maritime de Bruges comme gestionnaire de la voirie et avec la société ICO comme principal utilisateur du passage à niveau. L'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires a demandé des informations et va peut-être lancer une enquête.

gevraagde informatie is vrij gedetailleerd en ik wacht ook op bijkomende informatie van Infrabel. Ik zal de informatie per mail laten bezorgen.

Infrabel legt momenteel de laatste hand aan het project voor de verwijdering van drie overwegen op de lijn 50-60 in Jette en Ganshoren. Die zullen worden vervangen door rijstroken onder de sporen voor fietsers en voetgangers. Er is ook een project om de laatste twee spoorwegovergangen in Brussel te verwijderen, die moeten worden vervangen door tunnels. De procedure voor de afgifte van de vergunning loopt en pas daarna worden middelen vrijgemaakt en werken gepland.

Als men met de impactstudie van Infrabel over Brussel verwijst naar de effectenstudie voor de aanvraag van een vergunning om overwegen op te heffen, dan zou het inderdaad nuttig zijn dat die studie opnieuw wordt bekeken in het licht van de nieuwe uitdagingen van de mobiliteit in Brussel.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het ongeval aan een spoorovergang te Zeebrugge" (55017031C)
- **Pieter De Spiegeleer** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het zelf plaatsen van een slagboom door een bedrijf aan een overweg in Zeebrugge" (55017106C)

13.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** *Op 23/04/2021 was er in Zeebrugge een botsing tussen een vrachtwagen en een locomotief, waarbij deze laatste ontspoorde.*

Welke onderzoeken lopen? Wat valt er al te zeggen over de mogelijke fout? Hoe verklaart Infrabel de hoge veiligheidsrisico's op deze locatie? Worden preventieve aanpassingswerken gepland? Wat was de kost ten gevolge van dit ongeval? In hoeveel van dergelijke gevallen kan de schade worden verhaald op de bestuurder van het gemotoriseerde voertuig? Graag een overzicht van de laatste vijf jaar.

13.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Infrabel werkt mee met de maatschappij van de Brugse zeehaven als wegbeheerder en het bedrijf ICO als voornaamste gebruiker van de overweg. Het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor vroeg informatie en start mogelijk een onderzoek.

Infrabel n'a constaté aucun défaut technique au passage à niveau le jour de l'accident: le feu de signallement et les feux du passage à niveau ont été ignorés. Environ 800 camions empruntent quotidiennement le passage à niveau qui mène à la société ICO. L'autorité portuaire de Bruges avait déjà placé, avant l'accident, un feu de signallement avant le virage en direction d'ICO. La société ICO elle-même a placé une barrière avec sonnerie et éclairage led bleuté à hauteur du feu de signallement. De grands panneaux de signallement indiquant les routes dans le port sont situés entre le chemin de fer et la route périphérique du port du côté de la Margaretha Van Oostenrijkstraat, et ceux-ci empêchent de voir le passage à niveau. Le passage à niveau est, lui aussi, signalé, et il existe des panneaux et des poteaux qui avertissent les cyclistes du danger. Infrabel a demandé à l'autorité portuaire de déplacer ces grands panneaux de signallement. La société ICO utilise le passage à niveau pour entrer et sortir. La sortie du côté du passage à niveau est dangereuse en raison de la priorité qui doit être cédée à beaucoup d'autres usagers de la route, obligeant éventuellement le véhicule à s'immobiliser sur le passage à niveau. La société ICO va élaborer un autre plan de circulation. Infrabel va monter un écran noir derrière les feux du passage à niveau pour améliorer leur visibilité, ainsi qu'une lumière clignotante. Par ailleurs, un panneau de présignalisation dynamique pour annoncer le passage à niveau est prévu.

Le coût de l'accident devrait rester inférieur à 5 000 euros selon les estimations.

En cas d'accident impliquant un train et un usager de la route à un passage à niveau, Infrabel récupère les dommages auprès de l'assurance automobile obligatoire qui couvre la responsabilité civile. Depuis 2016, Infrabel dénombre 217 accidents survenus à des passages à niveau impliquant un train et un véhicule, pour lesquels la responsabilité d'un tiers a été invoquée. Sur cinq ans, les pertes pour Infrabel s'élèvent à environ 1,5 millions d'euros, dont 1 million a été récupéré. Les autres dossiers sont encore en cours de traitement. Ces montants n'incluent pas les dommages subis par la SNCB.

13.03 Pieter De Spiegeleer (VB): ICO a entre-temps placé une barrière. C'est bien sûr un précédent notable, car il prend ainsi la responsabilité vis-à-vis de toutes les personnes qui utilisent ce passage à niveau. Cette barrière n'a pas été installée sur le passage à niveau d'Infrabel, mais sur une voie réservée aux voitures provenant de l'autoroute A11 et se dirigeant vers le passage à niveau. Une manœuvre a été organisée pour

Op de datum van het ongeval heeft Infrabel geen technische gebreken vastgesteld aan de overweg: het verkeerslicht en de overweglichten werden genegeerd. Dagelijks gebruiken zowat 800 vrachtwagens de overweg naar ICO. De Brugse havenautoriteit had al voor het ongeval een verkeerslicht geplaatst voor het naar rechts draaiende verkeer richting ICO. ICO zelf heeft een belslagboom met blauw ledlicht geplaatst ter hoogte van het verkeerslicht. Tussen de spoorweg en de havenrandweg aan de kant van de Margaretha Van Oostenrijkstraat staan veel grote verkeersborden als aanduiding van de wegen in de haven, die het zicht op de overweg hinderen. Daarnaast zijn er aanduidingen voor de overweg, en borden en palen die wijzen op het gevaar voor fietsers. Infrabel heeft de havenautoriteit gevraagd om die grote verkeersborden te verplaatsen. ICO gebruikt de overweg als in- en uitrit. De uitrit langs de overweg is gevaarlijk door de voorrang die moet worden gegeven aan veel ander wegverkeer, waarbij het voertuig mogelijk nog op de overweg blijft staan. ICO zal een andere circulatie uitwerken. Infrabel zal een zwart doek monteren achter de overweglichten voor een betere zichtbaarheid, samen met een flitser. Ook komt er een dynamisch voorsignalisatiebord om de overweg aan te kondigen.

Naar verwachting zal de kost van het ongeval onder de 5.000 euro blijven.

Bij een ongeval tussen een trein en een weggebruiker op een overweg recupereert Infrabel de schade op de verplichte autoverzekering die de burgerlijke aansprakelijkheid dekt. Sinds 2016 heeft Infrabel 217 ongevallen geteld op overwegen tussen een trein en een voertuig, waarvoor de aansprakelijkheid van een derde is ingeroepen. In vijf jaar tijd bedraagt het verlies voor Infrabel ongeveer 1,5 miljoen euro, waarvan 1 miljoen euro is teruggevorderd. De andere dossiers worden nog verwerkt. Deze bedragen zijn exclusief de schade van de NMBS.

13.03 Pieter De Spiegeleer (VB): ICO heeft ondertussen zelf een slagboom geplaatst. Dat is natuurlijk een frappant precedent, want daarmee neemt het zijn verantwoordelijkheid op voor iedereen die deze overweg gebruikt. Die slagboom komt niet op de overweg van Infrabel zelf, maar op een voorsorteerstrook die het verkeer van de snelweg A11 naar de overweg leidt. Er is een manoeuvre georganiseerd om Infrabel te omzeilen.

contourner Infrabel. Le ministre l'admet-il?

Kan de minister hierover meer kwijt?

[13.04] Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La sécurité est toujours la priorité absolue d'Infrabel, qui tente de réfléchir activement avec les acteurs impliqués aux autres améliorations pouvant être apportées à la zone portuaire. La barrière placée sur la voie réservée aux voitures empruntant l'itinéraire précité a été discutée fin mars avec les autorités portuaires et l'entreprise en question. Infrabel avait déjà installé des feux de circulation supplémentaires et pris des mesures, notamment l'installation de pare-soleil plus longs. Comme les précédentes collisions se sont toujours produites avec des véhicules provenant de la voie parallèle qui ont tourné à droite sur le passage à niveau sans regarder, des barrières classiques placées au niveau des rails plutôt que sur la voie parallèle n'auraient pas permis de régler le problème. Il n'y a qu'une courte distance entre le croisement avec la voie parallèle et le passage à niveau sur la voie perpendiculaire. L'installation de barrières sur le passage à niveau ne permettrait dès lors pas automatiquement de réduire le nombre de collisions. Une barrière correctement placée sur la voie parallèle réservée aux voitures provenant de l'autoroute A11 et se dirigeant vers le passage à niveau peut néanmoins être efficace.

À hauteur des passages à niveau avec un trafic si important, les barrières sont endommagées par des véhicules au moins une fois par semaine, ce qui crée chaque fois de nouvelles situations dangereuses. Lorsqu'une barrière faisant partie de la signalisation est endommagée, tous les passages à niveau voisins ferment jusqu'à ce qu'elle soit réparée et, dans l'intervalle, les trains doivent rouler au pas, ce que nous devons bien sûr éviter.

Infrabel a désormais placé un feu rouge avec une flèche vers la droite et un panneau de signalisation dynamique, à côté de la barrière d'ICO. Infrabel installera également des feux clignotants. Une nouvelle campagne de sensibilisation a également été prévue à cet endroit. Ajoutons encore qu'Infrabel incite tout le monde à faire preuve de prudence à hauteur des passages à niveau.

[13.05] Tomas Roggeman (N-VA): Je trouve étonnant que l'entreprise en question ait dû elle-même prendre l'initiative d'apporter des modifications au niveau de ce point dangereux. J'espère qu'on tirera les leçons de cet accident quant à la nécessité d'agir plus rapidement aux endroits dangereux.

[13.06] Pieter De Spiegeleer (VB): L'entreprise a dû

[13.04] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor Infrabel is veiligheid altijd de absolute prioriteit en men probeert met de betrokkenen actief mee te denken over aanvullende verbeteringen in het havengebied. De slagboom op de voorsorteerstrook werd eind maart besproken met het havenbestuur en het bedrijf in kwestie. Infrabel had eerder al bijkomende weglichten geplaatst en maatregelen genomen als het plaatsen van verlengde zonnekappen. Daar eerdere aanrijdingen steeds gebeurden met verkeer uit de parallelweg dat zonder te kijken naar rechts af sloeg op de overweg, zouden klassieke slagbomen aan het spoor in plaats van de parallelweg geen oplossing betekenen. Er is slechts een korte afstand tussen het kruispunt met de parallelweg en de overwegsignalisatie op de kruisende weg. Het plaatsen van slagbomen aan de overweg zou bijgevolg geen garantie bieden op minder aanrijdingen. Een correct geplaatste slagboom op de voorsorteerstrook van de parallelweg kan echter heel effectief zijn.

Bij een overweg met een dergelijke verkeersbelasting worden de slagbomen minimaal één keer per week stukgereden, met dus steeds weer nieuwe gevaarlijke situaties. Als een slagboom, als onderdeel van een seininrichting, wordt stukgereden, dan sluiten alle naburige overwegen tot de herstelling is uitgevoerd en ondertussen moet het treinverkeer stapvoets rijden. Dat is natuurlijk te vermijden.

Infrabel heeft daar nu een rood licht met een pijl naar rechts en een actief aankondigingsbord geplaatst, naast de slagboom van ICO. Infrabel zal ook nog flitslampen plaatsen. Ook is daar een nieuwe sensibiliseringsactie gepland. Voorts maant Infrabel iedereen tot voorzichtigheid aan nabij overwegen.

[13.05] Tomas Roggeman (N-VA): Ik vind het wel frappant dat het betrokken bedrijf zelf de vlucht vooruit moest nemen voor aanpassingen op dat gevaarlijk punt. Hopelijk leert men daaruit om sneller in te grijpen op gevaarlijke plekken.

[13.06] Pieter De Spiegeleer (VB): Het bedrijf

se montrer créative, car Infrabel ne gère visiblement pas toujours ce genre de situations avec autant de créativité. Il s'agit d'un dossier symbolique dans le cadre de la problématique des passages à niveau. J'espère qu'Infrabel le comprend aussi.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs bancaires dans les gares ferroviaires" (55017032C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs de billets dans les gares" (55017174C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accord entre la SNCB et Batopin concernant les distributeurs de billets" (55018101C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Batopin, un partenariat entre quatre grandes banques, va déployer un réseau de distributeurs de billets neutres à partir du mois d'octobre. Une collaboration est mise en place avec la SNCB en vue d'équiper les gares de ces distributeurs automatiques.*

Qu'implique le contrat signé avec Batopin d'un point de vue financier? Quels sont les critères de sélection des gares qui seront équipées de tels distributeurs? Le contrat avec Batopin a-t-il été approuvé à l'unanimité par le conseil d'administration de la SNCB?

14.02 Marianne Verhaert (Open Vld): *Les quatre grandes banques de notre pays se sont associées en créant Batopin, un projet qui vise à développer un réseau de distributeurs automatiques. Elles collaborent également avec la SNCB afin d'équiper des dizaines de gares d'un distributeur automatique.*

Le ministre peut-il expliquer la nature du contrat passé entre la SNCB et Batopin? Quelles gares seront-elles équipées d'un distributeur automatique? Les zones rurales et les plus petites gares sont-elles également prises en compte?

14.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *La SNCB a annoncé que le nombre de gares équipées d'un distributeur automatique de billets passerait de 42 à 79 au cours des deux prochaines années, suite à la signature d'un contrat avec Batopin (Belgian ATm Optimization Initiative).*

Sachant que Batopin a annoncé la réduction de son réseau actuel de distributeurs (de 2 500 à

moest hier créatif zijn omdat Infrabel blijkbaar niet altijd even creatief omgaat met dergelijke zaken. In de overwegproblematiek is dit een symbooldossier. Hopelijk ziet Infrabel dit ook in.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bankautomaten in de treinstations" (55017032C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geldautomaten in de stations" (55017174C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het contract dat de NMBS sloot met Batopin m.b.t. de plaatsing van geldautomaten" (55018101C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Batopin, een samenwerkingsverband tussen grootbanken, zal vanaf oktober een netwerk van neutrale geldautomaten uitbouwen. Daarbij wordt samengewerkt met de NMBS om treinstations uit te rusten met een geldautomaat.*

Welke financiële afspraken werden gemaakt met Batopin? Welke criteria worden gebruikt om te bepalen welke stations een geldautomaat krijgen? Werd de overeenkomst met Batopin unaniem goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS?

14.02 Marianne Verhaert (Open Vld): *De vier grootbanken in ons land zullen onder de neutrale merknaam Batopin een netwerk van geldautomaten uitbouwen. Daarbij werken ze ook samen met de NMBS om tientallen treinstations uit te rusten met een geldautomaat.*

Kan de minister de overeenkomst van de NMBS met Batopin toelichten? In welke stations zal een geldautomaat worden geïnstalleerd? Is er daarbij ook aandacht voor rurale gebieden en kleinere stations?

14.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *De NMBS liet weten dat het aantal stations met een geldautomaat de komende twee jaar opgetrokken wordt van 42 tot 79, nu ze een contract ondertekend heeft met Batopin (Belgian ATm Optimization Initiative).*

Aangezien Batopin naar eigen zeggen zijn netwerk van automaten zal doen inkrimpen (van 2.500 tot

750 lieux), les inquiétudes sont nombreuses, surtout dans les communes rurales.

La localisation des nouvelles machines est-elle concertée avec la SNCB et les pouvoirs locaux? Les communes souhaitant disposer d'une machine peuvent-elles se porter candidates auprès de la SNCB? Veillera-t-on à l'accessibilité des nouvelles machines?

14.04 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Les concessions commerciales dans les gares SNCB sont adjugées sur la base de différents critères, dont la rémunération. Il s'agit d'un élément confidentiel, de sorte que le marché peut jouer.

Les 42 gares qui disposent actuellement d'un distributeur de billets ont été choisies par la SNCB. Quant aux autres gares, Batopin les avait proposées dans son offre. Le contrat dont il est question ne doit pas être approuvé par le conseil d'administration de la SNCB.

(En français) Monsieur Parent, je ne dispose pas encore de la réponse à votre question. Vous pouvez me la reposer par écrit.

14.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dans ma région, je connais également une section de commune dépourvue de distributeur automatique de billets. Je me réjouis donc de l'intention de la SNCB de proposer des emplacements pour des distributeurs.

14.06 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Je me réjouis de l'implication de la SNCB dans le doublement de l'offre de distributeurs. Cela répond en partie à la désertification bancaire et constitue une bonne nouvelle pour les quartiers et les gares concernées. Le fait que la localisation incombe à Batopin et que les pouvoirs publics ne soient pas associés à cette dynamique n'est pas du ressort de cette commission.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55017034C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal à Gand" (55018027C)

15.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): L'ancien atelier ferroviaire de Gentbrugge, le site de l'Arsenaal, est à vendre. Ce terrain de près de

750 plaatsen), heerst er in dat verband nogal wat ongerustheid, vooral in landelijke gemeenten.

Werd er overleg gepleegd met de NMBS en de lokale besturen over de plaatsing van de nieuwe automaten? Kunnen gemeenten die graag een automaat willen zich kandidaat stellen bij de NMBS? Zal er toegezien worden op de toegankelijkheid van de nieuwe automaten?

14.04 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): De commerciële concessies in de NMBS-stations worden gegund op basis van verschillende criteria, waaronder de vergoeding. Dat element is vertrouwelijk, zodat de markt kan spelen.

De 42 stations waarin momenteel een bankautomaat aanwezig is, werden door de NMBS gekozen. De overige stations werden door Batopin voorgesteld in zijn offerte. De overeenkomst waarvan sprake moet niet door de raad van bestuur van de NMBS worden goedgekeurd.

(Frans) Mijnheer Parent, ik heb het antwoord op uw vraag nog niet. U kunt ze me opnieuw stellen in de vorm van een schriftelijke vraag.

14.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik ken in mijn streek ook een deelgemeente waar geen enkele bankautomaat meer aanwezig is. Daarom verheugt het mij dat de NMBS locaties ter beschikking wil stellen.

14.06 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat de NMBS bij de verdubbeling van het aantal geldautomaten betrokken is. Zo wordt de sluiting van een groot aantal bankkantoren gedeeltelijk opgevangen. Het is ook goed nieuws voor de betrokken wijken en stations. Het feit dat de locatie onder de verantwoordelijkheid van Batopin valt en dat de overheid niet bij dit proces betrokken is, zijn thema's die niet onder de bevoegdheid van deze commissie vallen.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De verkoop van de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55017034C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gent" (55018027C)

15.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De voormalige spoorwegwerkplaats in Gentbrugge, het Arsenaal, staat te koop. Dit terrein van bijna

13 hectares est situé à un endroit stratégique: il est facilement accessible en transports en commun et par l'autoroute. Il est entouré d'une zone résidentielle et de commerces. En coopération avec la SNCB, la ville de Gand a commandé une étude conceptuelle sur la vision future du site. Dans le rapport d'expertise, le prix demandé s'élevait à 25 millions d'euros mais la SNCB a opté pour une vente aux enchères avec une mise à prix de 30,6 millions d'euros.

Sur quoi ce prix se base-t-il? Est-il exact que Gand souhaitait acheter le site pour 25 millions d'euros afin qu'il soit développé par la ville en fonction des besoins des Gantois? Pourquoi cette vente n'a-t-elle pas eu lieu? La SNCB recherche-t-elle le profit le plus élevé ou prend-elle également en considération des aspects liés à sa responsabilité sociale? Y a-t-il déjà des offres? Qui a pris la décision de relever le prix?

15.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Pour le site de l'Arsenal, l'administration communale de Gand prévoit une mixité de fonctions d'habitation, professionnelles et urbaines, avec une attention particulière pour l'économie et dans le respect du patrimoine architectural. En tant que propriétaire, la ville pourrait développer le site en fonction des besoins et de la capacité contributive de la population, en veillant à offrir des logements abordables. La mise à prix de 30,6 millions d'euros excède cependant les possibilités financières de la ville. En cas de vente au plus offrant, le risque de spéculation est toujours présent, ce qui pourrait avoir un effet d'éviction.*

Le ministre est-il disposé à insister auprès de la SNCB pour que le site soit vendu à la ville de Gand ou pour que des négociations soient entamées sur la base de la valeur estimée? Quand l'estimation du site a-t-elle eu lieu? Pouvons-nous obtenir le rapport d'estimation? Un gestionnaire temporaire a-t-il déjà été désigné pour le site?

15.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB n'a pas reçu d'offre officielle de la ville de Gand, mais n'aurait de toute façon pas pu y donner suite, car cela aurait été contraire aux principes de bonne gouvernance en matière de transparence et d'égalité. Un marché public sera donc organisé sur la base des critères de développement définis. Une vente directe, même entre pouvoirs publics, est impossible en vertu des règles actuelles. La consultation du marché est largement publiée durant quatre mois, afin de toucher un maximum de candidats-acheteurs.

La stratégie de vente de la SNCB dépend des

13 hectare is strategisch gelegen: het is vlot bereikbaar met het openbaar vervoer en via de autoweg. De site is omringd door een woonwijk en handelszaken. In samenwerking met de NMBS gaf de stad Gent de opdracht voor een conceptstudie over een toekomstvisie voor de site. Het schattingsverslag stelde een vraagprijs voorop van 25 miljoen euro, maar de NMBS koos ervoor het terrein per opbod te verkopen, met een instelprijs van 30,6 miljoen euro.

Waarop baseert de NMBS zich voor die prijs? Klopt het dat de stad Gent de site wilde kopen voor 25 miljoen euro om ze zelf te ontwikkelen volgens de noden van de Gentenaars? Waarom vond die verkoop niet plaats? Gaat de NMBS voor de hoogste winst of houdt ze ook rekening met aspecten inzake maatschappelijke verantwoordelijkheid? Zijn er al biedingen? Wie nam de beslissing om de prijs te verhogen?

15.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Voor de Arsenaalsite heeft het Gentse stadsbestuur een mix van woon-, werk- en stedelijke functies voor ogen, met een klemtoon op economie en met respect voor het bouwkundig erfgoed. Als eigenaar zou de stad de site kunnen ontwikkelen op maat van de behoeften en de draagkracht van de bevolking, met aandacht voor betaalbaar wonen. De instelprijs van 30,6 miljoen euro gaat de financiële mogelijkheden van de stad echter te boven. Bij een verkoop per opbod is speculatie nooit ver weg en dat zou een verdringingseffect kunnen hebben.*

Is de minister bereid om er bij de NMBS op aan te dringen de site aan de stad Gent te verkopen of onderhandelingen aan te knopen op basis van de geschatte waarde? Wanneer heeft de schatting van de site plaatsgevonden? Kunnen we het schattingsverslag krijgen? Werd er al een tijdelijke beheerder voor de site aangesteld?

15.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft geen officieel aanbod van de stad Gent ontvangen, maar had daar ook niet op kunnen ingaan, omdat zulks strijdig is met de beginselen van behoorlijk bestuur inzake transparantie en gelijkheid. Er komt dus een openbare aanbesteding op basis van de vastgestelde ontwikkelingscriteria. Een rechtstreekse verkoop, ook tussen overheden, is op basis van de huidige regels onmogelijk. De marktconsultatie wordt gedurende vier maanden breed gepubliceerd om zoveel mogelijk kandidaat-kopers te bereiken.

De verkoopstrategie van de NMBS hangt af van de

possibilités du terrain ou du bâtiment. Un marché public est de toute façon organisé et la SNCB ne peut pas vendre à perte. La SNCB prend néanmoins systématiquement contact avec la commune concernée.

Toutes les offres seront ouvertes le lendemain de la date de clôture de la procédure.

Par le biais de l'étude conceptuelle, la SNCB a permis à la ville de Gand de définir sa vision du développement du terrain. Celle-ci a été jointe au dossier de vente. Sur la base des trois estimations demandées par la SNCB, un prix plancher de 30,6 millions d'euros a été défini. Les rapports d'expertise sont confidentiels.

Une occupation temporaire sera prévue jusqu'à la vente, afin d'éviter toute inoccupation et détérioration. La SNCB organisera cette occupation temporaire en collaboration avec la ville de Gand. Elle espère pouvoir désigner un gestionnaire après l'été. L'affectation temporaire doit refléter au maximum la vision d'avenir pour le terrain. Il pourrait s'agir d'un mélange d'activité économique, d'enseignement, d'infrastructures communautaires et de projets culturels.

15.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les habitants du quartier ont entre-temps lancé une pétition. J'espère que la ville de Gand tiendra compte de leurs griefs.

15.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Lorsqu'une autorité est elle-même propriétaire partiel ou total des terrains, elle est mieux placée pour donner forme à un nouveau quartier, en prévoyant un mélange des fonctions d'habitat, d'emploi ainsi qu'urbaines. Est-il vrai qu'il faut toujours un appel d'offres? Il est en tous cas déjà positif que la vision stratégique de la ville ait été ajoutée au dossier de vente.

L'incident est clos.

16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne Schaerbeek-Formation" (55017042C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre intervient en tant que médiateur dans le dossier du faisceau de triage de Schaerbeek-Formation.

Où en sont les négociations visant à garantir le désenclavement ferroviaire du port de Bruxelles? Quels sont les obstacles encore à surmonter? Quelle est la date butoir pour trouver une solution?

mogelijkheden van het terrein of gebouw. Er wordt hoe dan ook met een openbare aanbesteding gewerkt en de NMBS mag niet met verlies verkopen. De NMBS neemt wel systematisch contact op met de betrokken gemeente.

Alle biedingen zullen worden geopend op de dag na de afsluitingsdatum van de procedure.

Via de conceptstudie heeft de NMBS de stad Gent in staat gesteld haar visie op de ontwikkeling van het terrein te bepalen. Ze werd toegevoegd aan het verkoopdossier. Op grond van de drie door de NMBS gevraagde schattingen werd een minimumprijs van 30,6 miljoen euro bepaald. De schattingsverslagen zijn vertrouwelijk.

Om leegstand en verloedering tegen te gaan zal er werk worden gemaakt van een tijdelijke bezetting tot aan de verkoop. De NMBS zal die tijdelijke bezetting in samenwerking met de stad Gent organiseren. Ze hoopt na de zomer een beheerder te kunnen aanstellen. De tijdelijke invulling moet de toekomstvisie voor het terrein zoveel mogelijk weerspiegelen. Het kan gaan om een samenspel van economische bedrijvigheid, onderwijs, gemeenschapsvoorzieningen en cultuur.

15.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De buurtbewoners hebben intussen een petitiecampagne opgestart. Ik hoop dat de stad Gent rekening zal houden met hun verzuchtingen.

15.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Wanneer een overheid zelf de gedeeltelijke of volledige eigenaar van de gronden is, is ze beter geplaatst om vorm te geven aan een nieuw stadsdeel met een mix van wonen, werken en stedelijke functies. Is het zo dat de markt altijd moet worden bevraagd? Het is alvast positief dat de strategische visie van de stad werd toegevoegd aan het verkoopdossier.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. Schaarbeek-Vorming" (55017042C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister speelt een rol als bemiddelaar in het dossier rond de sporenbundel Schaarbeek-Vorming.

Hoever staan de onderhandelingen om de ontsluiting per spoor van de haven van Brussel te garanderen? Welke obstakels zijn er nog? Wat is de deadline voor een oplossing?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Fin mars, la cour d'appel de Bruxelles a rendu un jugement provisoire. Elle a posé à cette occasion une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne pour vérifier si la démolition de la ligne ferroviaire n'était pas contraire au droit de l'UE. Dans l'attente de la réponse, Infrabel ne peut démanteler les voies.

En tant que médiateur, j'essaie d'amener les différentes parties à la table. Les discussions avancent actuellement de manière constructive. J'attache pour ma part beaucoup d'importance à l'objectif de doubler la part du transport de marchandises par voie ferrée.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce dossier est très important pour réaliser cette ambition. Nous avons donc déposé une proposition de résolution avec Groen au sujet de Schaarbeek-Formation.

L'incident est clos.

17 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules autonomes" (55017050C)

17.01 Josy Arens (cdH): *Le Royaume-Uni va réglementer l'usage, y compris sur ses routes, des véhicules autonomes à vitesse réduite. La Belgique étudie aussi cette possibilité.*

Où en sont les tests de mise en circulation de ces véhicules sur nos routes? Y a-t-il un groupe de travail avec les Régions? Où en est son travail? Si le Royaume-Uni concrétise ce projet pour cette année, les exigences pour le trafic jam assist sont-elles rencontrées? La Belgique attend-t-elle d'autres résultats ou la coordination de nos réglementations pose-t-elle problème? La convention internationale sur la sécurité routière a-t-elle été adaptée et l'amendement permettant les véhicules sans conducteur adopté?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): En 2016, on a élaboré en collaboration avec les Régions un cadre pour promouvoir les projets pilotes de véhicules automatisés. Celui-ci fournit des recommandations aux organismes souhaitant tester des technologies de conduite assistée ou des véhicules automatisés. Le Code de la route a été adapté en 2018 pour permettre des essais.

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Eind maart heeft het Brusselse hof van beroep een voorlopige uitspraak gedaan. Daarbij heeft het hof een prejudiciële vraag gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Unie om na te gaan of de afbraak van de spoorlijn al dan niet strijdig is met het Unierecht. In afwachting van het antwoord mag Infrabel de sporen niet ontmantelen.

Als bemiddelaar probeer ik de verschillende partijen rond de tafel te krijgen. Momenteel verlopen de gesprekken op een constructieve manier. Zelf hecht ik veel belang aan de doelstelling om het aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit dossier is heel belangrijk om die ambitie waar te maken. Samen met Groen hebben we ook een voorstel van resolutie ingediend over Schaarbeek-Vorming.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende voertuigen" (55017050C)

17.01 Josy Arens (cdH): *Het Verenigd Koninkrijk gaat het gebruik van zelfrijdende voertuigen tegen een lage snelheid, ook op de openbare weg, reguleren. België buigt zich ook over die mogelijkheid.*

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de tests voor de ingebruikname van die voertuigen op onze wegen? Wordt er samen met de Gewesten een werkgroep opgericht? Hoe ver staat het met de werkzaamheden ervan? Als het Verenigd Koninkrijk dat plan nog dit jaar doorvoert, betekent dat dan dat er voldaan is aan de eisen voor de zogenaamde traffic jam assist? Wacht België andere resultaten in of zorgt de afstemming van onze regelgeving voor problemen? Wordt het internationale verdrag inzake het wegverkeer aangepast en werd het amendement om voertuigen zonder bestuurder toe te staan, goedgekeurd?

17.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): In 2016 werd er in samenwerking met de Gewesten een kader uitgewerkt ter bevordering van pilootprojecten met zelfrijdende voertuigen. Dat kader formuleert aanbevelingen voor de organisaties die rijhulptechnologie of zelfrijdende voertuigen willen testen. De Wegcode werd in 2018 aangepast om tests mogelijk te maken.

Avec Vias et les Régions, mon administration s'est engagée dans plusieurs initiatives de l'UE, comme le CCAM Single Platform exposant les divers aspects des véhicules automatisés. Plusieurs essais de véhicules autonomes ont déjà eu lieu sur la voie publique. Le règlement européen définissant les exigences relatives à l'Automatic Lane Keeping System (ALKS) a été adopté. Ce système garantit que le véhicule s'insère correctement dans la circulation sans l'intervention du conducteur. Mais nous sommes encore loin d'un règlement technique.

L'amendement de la Convention internationale sur la circulation routière visant à permettre de déroger à l'obligation d'avoir un conducteur n'étant pas en vigueur, j'ignore sur quelle base légale le Royaume-Uni s'appuie pour faire circuler des véhicules autonomes sur la voie publique. Mon administration a cosigné une proposition d'amendement à cette convention visant à permettre la circulation de tels véhicules à condition de réglementer leur utilisation. Il faudra attendre juin 2022 pour son entrée en vigueur et pour une modification du Code de la route.

L'incident est clos.

18 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire" (55017066C)

18.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il y a un an, la Chambre a adopté une résolution visant à augmenter l'offre du trafic ferroviaire international. La résolution visait notamment à mener une étude sur la possibilité de remplacer certains vols par des voyages en train. Cette étude a également été sollicitée par le SPF Mobilité. Où en est cette étude à présent? Sur quels éléments porte-t-elle? Quand pouvons-nous espérer recevoir les résultats?

Dans son rapport annuel, l'Ombudsrail a dénoncé l'absence de réglementation pour les dommages causés par le rail. En effet, selon les conditions de transport, les personnes qui ratent leur vol parce que leur train avait du retard ne peuvent solliciter une compensation. Selon l'Ombudsrail, cette clause d'exonération est cependant contraire à la législation, comme le confirme également un arrêt de la Cour de cassation. Le ministre rejoint-il l'Ombudsrail qui estime que cette clause

Samen met Vias en de Gewesten neemt mijn administratie deel aan verschillende EU-initiatieven, zoals het CCAM Single Platform dat de diverse aspecten van de zelfrijdende voertuigen omvat. Er hebben al verschillende tests met zelfrijdende voertuigen op de openbare weg plaatsgevonden. De Europese verordening tot vaststelling van de vereisten met betrekking tot het Automatic Lane Keeping System (ALKS) werd aangenomen. Dat systeem garandeert dat het voertuig zich correct in het verkeer invoegt zonder de tussenkomst van de bestuurder. Wij zijn echter nog ver verwijderd van een technisch reglement.

Aangezien het amendement op het internationaal Verdrag inzake het wegverkeer, dat het mogelijk maakt om af te wijken van de verplichting om een bestuurder aan boord te hebben, niet van kracht is, weet ik niet op welke rechtsgrond het Verenigd Koninkrijk zich baseert om zelfrijdende voertuigen op de openbare weg te laten rijden. Mijn administratie heeft een voorstel van amendement op dat Verdrag mee ondertekend, dat ertoe strekt het verkeer van dergelijke voertuigen toe te staan, op voorwaarde dat het gebruik ervan gereguleerd wordt. Voor de inwerkingtreding ervan en voor een wijziging van de Wegcode zal men tot juni 2022 moeten wachten.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De substitutie van luchtvervoer door spoorvervoer" (55017066C)

18.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Een jaar geleden vroeg de Kamer in een resolutie om meer internationaal treinverkeer mogelijk te maken. In die resolutie werd onder meer gevraagd om een onderzoek te voeren naar de substitutie van luchtvervoer door spoorvervoer. Deze studie werd ook besteld door de FOD Mobiliteit. Hoeveel is dat onderzoek intussen gevorderd? Welke elementen worden er bestudeerd? Wanneer mogen we de resultaten verwachten?

Ombudsrail heeft in zijn jaarverslag het ontbreken van een regeling voor vervolgschade aangeklaagd. Mensen die hun vlucht missen omdat hun trein vertraging had, hebben volgens de vervoersvoorwaarden geen recht op een compensatie. Volgens Ombudsrail gaat het echter om een onrechtmatig exonatiebeding, zoals ook blijkt uit een arrest van het Hof van Cassatie. Is de minister het ermee eens dat het exonatiebeding van de NMBS onrechtmatig is, zoals Ombudsrail

d'exonération de la SNCB est contraire à la législation? Quelles mesures compte-t-il prendre?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je souhaite stimuler l'utilisation du train pour effectuer de plus longs voyages. Les trains de nuit, comme celui à destination de Vienne, constituent déjà une alternative à des vols courts, mais qui n'en sont pas moins polluants. C'est d'autant plus vrai pour la Belgique qui dispose d'un réseau de lignes à grande vitesse performant. En outre, Bruxelles est un point stratégique du réseau ferroviaire européen.

L'étude, qui a été entamée en septembre 2020, est toujours en cours et examine quels vols de courte distance à partir de l'aéroport de Bruxelles et d'aéroports régionaux pourraient être remplacés par des liaisons ferroviaires internationales. La situation actuelle a déjà été analysée et une liste de quinze liaisons internationales a été établie pour lesquelles une offre ferroviaire alternative serait envisageable. Une deuxième phase consistera à examiner les mesures concrètes que les différents acteurs peuvent prendre en vue de réaliser le transfert modal vers le train. Les résultats finaux sont attendus pour septembre 2021.

La SNCB n'est pas d'accord avec l'analyse de l'Ombudsrail concernant la clause d'exonération. La responsabilité contractuelle de l'entreprise ferroviaire vis-à-vis de ses voyageurs est en effet réglée dans le règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, que la SNCB respecte pleinement, à l'instar des obligations résultant du contrat de gestion. Elle estime en outre qu'il est irréaliste d'obliger systématiquement les entreprises ferroviaires à indemniser les dommages indirects subis par les voyageurs.

18.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis d'apprendre que le potentiel de quinze liaisons ferroviaires internationales est examiné dans l'étude. À l'heure actuelle, en effet, les passagers de vols intercontinentaux prennent très souvent, avant ou après, un vol de transit qui pourrait éventuellement être remplacé par un train.

Nous devons consacrer un examen plus approfondi aux déclarations de l'Ombudsrail au sujet des dommages indirects. Les voyageurs doivent en effet pouvoir opérer facilement le passage vers le train, et à cet égard, une compensation en cas de retards peut être importante.

L'incident est clos.

19 Question de Maria Vindevoghel à Georges

betoogt? Welke initiatieven zal hij nemen?

18.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): In mijn beleid wil ik het gebruik van de trein voor langere afstanden stimuleren. Zeker nachttreinen, zoals die naar Wenen, kunnen een alternatief zijn voor korte maar vervuilende vluchten. Dat geldt des te meer voor België, dat over een performant netwerk van hogesnelheidslijnen beschikt. Bovendien is Brussel een natuurlijk knooppunt op de Europese spoorwegkaart.

De studie, die is gestart in september 2020, loopt nog steeds en onderzoekt welke kortere afstandsvluchten vanuit de luchthaven van Brussel en ook vanuit regionale luchthavens door internationale treinverbindingen zouden kunnen worden vervangen. De huidige situatie is reeds geanalyseerd en er is ook een lijst van vijftien internationale verbindingen opgesteld waarvoor een alternatieve spoordienst mogelijk zou zijn. In een tweede fase zal worden onderzocht welke concrete maatregelen de diverse actoren kunnen nemen om de modal shift naar de trein te verwezenlijken. De eindresultaten worden verwacht in september 2021.

De NMBS gaat niet akkoord met de analyse van Ombudsrail over het exonatiebeding. De contractuele aansprakelijkheid van de spoorwegonderneming tegenover haar reizigers wordt immers geregeld in de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, die de NMBS volledig nakomt, net zoals de verplichtingen uit het beheerscontract. Bovendien acht ze het onhaalbaar om spoorwegondernemingen systematisch te verplichten om gevolgschade van treinreizigers te vergoeden.

18.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het verheugt mij dat in de studie het potentieel van vijftien internationale treinverbindingen wordt onderzocht. Passagiers van intercontinentale vluchten nemen vandaag immers heel vaak vooraf of nadien een transitvlucht, die eventueel door een trein kan worden vervangen.

We moeten de bewering van Ombudsrail over de gevolgschade nader bestuderen. Reizigers moeten immers gemakkelijk de overstap naar de trein kunnen maken, waarbij een tegemoetkoming bij vertragingen van belang kan zijn.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un masterplan pour la gare centrale d'Anvers" (55017090C)

19.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il serait question d'un *masterplan* pour la gare d'Anvers-Central, qui en modifierait l'aménagement.

Qui est le propriétaire de la gare? Est-il exact que des investisseurs privés ont manifesté leur intention de reprendre la gare? Pouvez-vous confirmer qu'Infrabel a déjà quitté les locaux que le gestionnaire de l'infrastructure louait? Pourquoi l'aménagement de la gare d'Anvers-Central est-il remis en question? Combien de commerces y a-t-il dans la gare? Le ministre peut-il nous garantir que l'emplacement des guichets ne changera pas?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): C'est la SNCB qui est propriétaire de la gare, et elle n'a nullement l'intention de la vendre. Afin d'optimiser l'utilisation des espaces, et suite au départ d'un locataire important, une étude en vue d'élaborer un *masterplan* est en effet en cours. Le but est de construire des scénarios permettant d'optimiser l'environnement de travail du personnel de la SNCB d'une part, et l'utilisation de ce bâtiment historique de l'autre.

La gare compte aujourd'hui 38 établissements commerciaux, y compris les distributeurs de billets de Belfius et BNP Paribas Fortis, les consignes à bagage, les toilettes et le centre de testing temporaire. Infrabel a trouvé un autre emplacement pour son personnel. Les consignes à bagage déménageront à terme vers un emplacement plus central plus proche des voyageurs de toute provenance. Le nouvel emplacement est aussi plus proche des guichets de De Lijn.

L'incident est clos.

20 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle joué par Infrabel dans l'augmentation du gabarit sur la Dendre" (55017107C)**

20.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): L'augmentation du gabarit sur la Dendre est déjà sur la table depuis plusieurs années. Elle est nécessaire pour que les navires jusqu'à 1 350 tonnes puissent aller d'Alost à Termonde. Pour pouvoir réaliser cette augmentation de gabarit, le pont ferroviaire à Oudegem sur la ligne 53 doit être surélevé. Infrabel s'est déjà montrée prête à contribuer à l'avancement de ce dossier.

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een masterplan voor het centraal station te Antwerpen" (55017090C)

19.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Er is sprake van een masterplan voor het Centraal Station van Antwerpen waardoor de indeling zou veranderen.

Wie is de eigenaar van het station? Klopt het dat privé-investeerdere het station willen overnemen? Klopt het dat Infrabel zijn gehuurde lokalen al heeft verlaten? Waarom staat de indeling van het station ter discussie? Hoeveel commerciële zaken worden er daar uitgebaat? Kan de minister garanderen dat de loketten blijven waar ze zich nu bevinden?

19.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS is de eigenaar van het station en heeft niet de intentie om het te verkopen. Om de ruimte te optimaliseren en naar aanleiding van het vertrek van een grote huurder loopt er inderdaad een masterplanstudie bij de NMBS. Het doel is om scenario's uit te werken waarin het personeel van de NMBS zo goed mogelijk wordt gehuisvest en het historische gebouw zo goed mogelijk wordt benut.

Vandaag telt het station 38 commerciële zaken, inclusief de bankautomaten van Belfius en BNP Paribas Fortis, de pakjeslockers, het sanitair en het tijdelijke testcentrum. Infrabel heeft voor haar personeel een andere locatie gevonden. De loketten verhuizen op termijn naar een centralere plek die voor reizigers vanuit alle kanten dichterbij is. Die nieuwe locatie ligt ook dicht bij de ticketbalies van De Lijn.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van Infrabel in de gabarietverhoging van de Dender" (55017107C)**

20.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): De gabarietverhoging van de Dender ligt al jaren op tafel. Die is nodig om schepen tot 1.350 ton te kunnen laten varen tussen Aalst en Dendermonde. Om die gabarietverhoging te kunnen realiseren, moet de spoorwegbrug in Oudegem op lijn 53 opgehoogd worden. Infrabel heeft zich al bereid getoond om dit dossier vooruit te helpen.

Infrabel est-elle prête à prendre une initiative et à y contribuer financièrement? Avec quels acteurs Infrabel s'est-elle déjà concertée?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel attend l'étude préliminaire. Ensuite, les autorités respectives devront débloquer les budgets nécessaires. Ce dossier est discuté lors de la rencontre périodique entre Infrabel, l'Agence flamande des Routes et de la Circulation (AWV) et la Vlaamse Waterweg. Des contacts informels ont également déjà été pris avec la ville de Termonde. Infrabel n'a encore reçu aucune question d'entreprises et/ou d'organisations de la société civile.

20.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Il ressort malheureusement de cette réponse que beaucoup d'eau devra encore couler sous les ponts de la Dendre avant que le gabarit ne soit effectivement augmenté. Je constate qu'il n'y a même pas eu de consultation avec la ville d'Alost, bien que cela puisse aussi être dû à la ville d'Alost elle-même. Le Vlaams Belang et toute la région de la Dendre comptent sur le ministre pour faire avancer ce dossier.

L'incident est clos.

21 **Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'homologation des Boeing 777 Freighters respectueux de l'environnement achetés par DHL" (55017152C)**

21.01 **Tim Vandenput** (Open Vld): J'ai déjà posé une question au ministre précédemment concernant le Boeing 777 de AeroLogic exploité par DHL, lequel est peu bruyant et respectueux de l'environnement. Certains de ces appareils ont pu atterrir à Brussels Airport alors que d'autres en ont été empêchés. Le ministre a répondu alors que ces autres appareils pouvaient en réalité être exploités sans qu'une intervention de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) soit nécessaire pour autant. DHL a dès lors procédé à leur exploitation sans le moindre incident, mais la DGTA demande à présent malgré tout de ne pas autoriser les appareils non certifiés à atterrir dans l'attente de l'avancement de l'enquête. Comment expliquer ce revirement?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il n'est pas vrai que la DGTA a demandé à DHL de ne plus laisser l'appareil en question atterrir à Brussels Airport. Il existe une liste d'appareils Boeing 777 autorisés à atterrir et à décoller la nuit de Brussels Airport. Si DHL s'y tient, elle peut continuer à exploiter ces appareils. Je travaille en

Is Infrabel bereid een initiatief te nemen en financieel bij te dragen? Met wie heeft Infrabel al overleg gepleegd?

20.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel wacht het vooronderzoek af. Daarna zullen de respectievelijke overheden voor de nodige budgetten moeten zorgen. Dit dossier komt op tafel op de periodieke vergadering tussen Infrabel, het AWV en de Vlaamse Waterweg. Er waren ook al informele contacten met de stad Dendermonde. Infrabel ontving nog geen vragen van bedrijven en/of middenveldorganisaties.

20.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dit antwoord leert helaas dat er nog veel water door de Dender zal moeten vloeien voor de gabarietverhoging er komt. Ik stel vast dat er zelfs nog geen overleg is geweest met de stad Aalst, al kan dat ook aan de stad Aalst zelf liggen. Vlaams Belang en de hele Denderstreek rekent op de minister om dit dossier in beweging te brengen.

Het incident is gesloten.

21 **Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van de door DHL aangekochte milieuvriendelijke Boeing 777 Freighters" (55017152C)**

21.01 **Tim Vandenput** (Open Vld): Ik stelde de minister eerder al een vraag over de geluidsarme en milieuvriendelijke Boeing 777 van AeroLogic, uitgebaat door DHL, waarvan sommige toestellen mochten landen op Brussels Airport, maar andere identieke toestellen dan weer niet. De minister antwoordde toen dat ook die andere toestellen wel degelijk mochten worden geëxploiteerd zonder dat het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) daarvoor tussenbeide moest komen. DHL is daarop overgegaan tot de exploitatie zonder enig incident, maar nu vraagt het DGLV alsnog om de niet-gecertificeerde toestellen niet te laten landen in afwachting van nader onderzoek. Wat is de verklaring hiervoor?

21.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het klopt niet dat het DGLV DHL heeft gevraagd om niet langer met het betrokken type op Brussels Airport te landen. Er bestaat een lijst van Boeing 777-toestellen die 's nachts op Brussels Airport mogen landen en opstijgen. Als DHL zich daaraan houdt, kan het bedrijf die toestellen nog altijd exploiteren.

tout cas à un cadre légal pour encourager les entreprises à rédiger un plan pour remplacer leur flotte d'avions par des avions plus silencieux et moins polluants.

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): En décembre, le ministre a déclaré que la DGTA ne tranche pas en la matière et que tous les avions peuvent atterrir. Si j'ai bien compris, seuls les avions figurant sur une liste de huit appareils peuvent atterrir à Zaventem, mais pas les autres. DHL devrait contacter la DGTA pour résoudre ce problème.

L'incident est clos.

22 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La stratégie vélo de la SNCB" (55017173C)

22.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Il semblerait que la SNCB prépare une stratégie visant à élargir la capacité de transport de vélos dans les trains. Par ailleurs, la SNCB souhaite augmenter le nombre de places dans les parkings vélos d'ici 2028 pour passer de 108 000 à 150 000. La société de transport entend également conclure des partenariats pour développer l'utilisation de vélos partagés dans les gares.

Quels moyens financiers la SNCB libère-t-elle pour mettre en œuvre ce plan ambitieux? Comment l'accessibilité des cyclistes sera-t-elle améliorée dans les anciennes rames? Des priorités ont-elles déjà été définies concernant les gares dans lesquelles les parkings vélos seront agrandis? Quelle logique suit-on? Comment veille-t-on à améliorer la sécurité dans les parkings vélos? Quelle est la position de la SNCB par rapport aux parkings vélos surveillés? Une tarification plus honnête sera-t-elle mise en place pour le supplément vélo?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La combinaison train – vélo est un mode de déplacement sain, durable et bon marché que nous devons encourager par des solutions structurelles. Avec la SNCB, je planche dur sur celles-ci. La stratégie en question est en cours de préparation, mais n'a pas encore été validée par le nouveau conseil d'administration de la SNCB. Ce point sera à l'ordre du jour dans les jours à venir. Une fois qu'elle sera validée, je ne manquerai bien sûr pas d'en informer le Parlement en détail.

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): J'avais espéré davantage, d'autant plus que, par exemple, dans notre commune, le parking vélos compte 437 places, ce qui est tout juste en dessous des

Ik werk alvast aan een wettelijk kader om bedrijven aan te moedigen om een plan op te stellen om hun vliegtuigvloot te vervangen door stillere, minder vervuilende vliegtuigen.

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): In december zei de minister nog dat het DGLV hierin niet beslist en dat alle toestellen mogen landen. Nu begrijp ik dat alleen toestellen die op een lijst van acht toestellen staan, in Zaventem mogen landen maar de rest dus niet. DHL zou best contact opnemen met het DGLV om dit probleem op te lossen.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsstrategie bij de NMBS" (55017173C)

22.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Naar verluidt bereidt de NMBS een strategie voor om de capaciteit voor fietsen op de treinen uit te breiden. Daarnaast wil de NMBS het aantal plaatsen in fietsenstallingen tegen 2028 verhogen van 108.000 naar 150.000. De vervoersmaatschappij wil ook partnerschappen aangaan om het gebruik van deelfietsen in de stations te ontwikkelen.

Welke financiële middelen maakt de NMBS vrij om dit ambitieuze plan uit te voeren? Hoe zal de toegankelijkheid voor fietsers op de oude treinstellen worden verbeterd? Zijn er al prioriteiten vastgelegd voor stations waar de fietsenstallingen zullen worden uitgebreid? Welke logica volgt men daarbij? Hoe wordt gezorgd voor meer veiligheid aan de fietsenstallingen? Hoe staat de NMBS tegenover bewaakte fietsenstallingen? Komt er een eerlijker tarifiering voor het fietssupplement?

22.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De combinatie van trein en fiets is een gezonde, duurzame en goedkope verplaatsingsmethode, die we moeten aanmoedigen met structurele oplossingen. Daar werk ik samen met de NMBS erg hard aan. De strategie in kwestie is in voorbereiding, maar is nog niet gevalideerd door de nieuwe raad van bestuur van de NMBS. Dit komt de volgende dagen op de agenda. Eens gevalideerd, zal ik het Parlement hierover uiteraard uitgebreid inlichten.

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik had al op meer gehoopt, temeer daar bijvoorbeeld in onze gemeente de fietsenstalling 437 plaatsen telt, dus net niet de vereiste 500 plaatsen voor een

500 places requises pour un parking vélos sécurisé. C'est la raison pour laquelle les habitants de notre commune n'optent pas encore pour la formule durable du vélo.

L'incident est clos.

23 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 58" (55017187C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Une étude de la société Transport & Mobility Leuven (TML) a montré que la ligne ferroviaire 58 entre Eeklo et Gand pouvait être rapidement électrifiée et que cette électrification était le sous-projet le plus pertinent pour sortir du diesel. Les conclusions de l'étude d'Infrabel concernant la revalorisation de la ligne 58 Gand-Eeklo-Maldegem cadrent-elles avec cette étude? Des travaux d'ajustement sont-ils préparés? J'ai les mêmes questions par rapport à la ligne 86 De Pinte-Audenarde-Renaix.

Comment avance le dossier des éventuels projets pilotes relatifs à l'hydrogène dans la zone du port?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Dans le cadre du plan stratégique d'investissement pluriannuel, une étude de faisabilité sera bientôt lancée et concernera la revalorisation de la ligne 58 Gand-Eeklo-Maldegem. Pour l'amélioration des transports publics, les pistes de la réactivation de la liaison ferroviaire d'une part, et celle d'une autre liaison de transport public de grande qualité en bus, en bus rapide ou en tram de l'autre sont étudiées. L'étude se penche aussi sur l'aménagement de plusieurs points d'arrêt éventuels, sur l'électrification du tronçon et sur la suppression des passages à niveau. Le train à hydrogène ne représente pas une solution adaptée au contexte belge. La mise en œuvre sera examinée lors de la confection du prochain plan d'investissement pluriannuel, en tenant compte de la faisabilité technique et financière. La même chose vaut pour la ligne 86.

J'attire enfin l'attention sur le fait que l'électrification des lignes susmentionnées ne pourra avoir lieu qu'après l'électrification de la ligne 122.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): C'est un travail de longue haleine mais il est positif que les premiers pas aient été posés.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 55017232C et

beveiligde fietsenstalling. Daarom kiezen inwoners van onze gemeente nog niet voor de duurzame formule van de fiets.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Sporlijn 58" (55017187C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Een studie van Transport & Mobility Leuven (TML) heeft uitgewezen dat spoorlijn 58 tussen Eeklo en Gent versneld geëlektrificeerd kan worden en bovendien het meest geschikte deelproject is om te ontdieselen. Sporen de conclusies in de studie van Infrabel over de opwaardering van die lijn daarmee? Worden er aanpassingswerken voorbereid? Ik heb dezelfde vragen in verband met spoorlijn 86 De Pinte-Oudenaarde-Ronse.

Wat is de stand van zaken inzake mogelijke proefprojecten met waterstof in het havengebied?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In het raam van het strategische meerjareninvesteringsplan zal binnenkort een haalbaarheidsstudie van start gaan rond de opwaardering van lijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem. Voor de verbetering van het openbaar vervoer worden de mogelijkheden onderzocht van de reactivering van de spoorwegverbinding, enerzijds, en van een andere hoogwaardige openbaarvervoerverbinding met een bus, snelbus of trambus, anderzijds. De studie buigt zich ook over de aanleg van een aantal mogelijke stopplaatsen, de elektrificatie van het baanvak en het afschaffen van de overwegen. De waterstoffrein is in de Belgische context geen geschikte optie. De uitvoering zal, rekening houdend met de technische en financiële haalbaarheid, worden bekeken bij de opmaak van het volgende meerjareninvesteringsplan. Hetzelfde geldt voor lijn 86.

Ik wijs er tot slot op dat de elektrificatie van de voornoemde lijnen pas uitgevoerd kan worden na de elektrificatie van lijn 122.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is een werk van lange adem, maar het is positief dat de eerste stappen werden gezet.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55017232C en

55017824C de M. Raskin sont reportées.

55017824C van de heer Raskin worden uitgesteld.

24 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux trains de nuit" (55017273C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subventions accordées dans le cadre de l'organisation de voyages internationaux en train" (55017958C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les derniers projets de trains de nuit" (55018102C)

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): Aujourd'hui, le train de nuit Bruxelles-Vienne a repris son service. De nombreuses jeunes entreprises veulent développer une offre de connexions par trains de nuit en Europe. Il s'agit d'une activité à haute intensité de capital.

Infrabel a-t-elle déjà reçu des demandes de sillons pour des connexions par trains de nuit? D'autres entreprises que les ÖBB souhaitent-elles utiliser notre réseau ferroviaire? Est-il correct qu'Infrabel estime qu'il sera difficile de mettre à disposition des sillons? Existe-t-il des idées pour aider les entreprises à supporter cette lourde charge financière? Qu'en pense le ministre?

24.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): On annonce chaque semaine un nouveau projet de liaison par train de nuit. Si ces projets se réalisent, ils offriront une alternative sérieuse et écologique aux transports aérien et routier.

Comment les soutenir, au niveau belge (traction, personnel, promotion, billettique)? En avez-vous parlé avec votre homologue français? Compte tenu du rôle central de Bruxelles, des collaborations avec les pays voisins sont-elles prévues? Notre pays prendra-t-il la tête de la coordination?

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les trains de nuit gagnent en popularité. Moonlight Express et European Sleeper ont demandé des sillons pour faire circuler des trains de nuit. La première entreprise souhaite relier Bruxelles à Berlin et à Perpignan, dans l'espoir de pouvoir un jour aller jusqu'à Barcelone. Pour l'instant, l'écartement des voies pose encore problème en Espagne, mais les voies réservées aux trains à grande vitesse pourraient être utilisées. European Sleeper désire relier Bruxelles à Prague via Amsterdam, Berlin et Dresde. La société a déjà annoncé vouloir faire fortement concurrence aux avions. D'autres projets sont également en préparation: Ostende-Vienne-

24 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe nachttreinverbindingen" (55017273C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidiëring van internationale treinreizen" (55017958C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De jongste plannen voor het inleggen van nachttreinen" (55018102C)

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): De nachttrein Brussel-Wenen heeft vandaag voor het eerst opnieuw gereden. Heel wat jonge bedrijven willen een aanbod aan nachttreinverbindingen uitbouwen in Europa. Dat is een kapitaalintensieve zaak.

Heeft Infrabel al rijpadaanvragen ontvangen voor nachttreinverbindingen? Zijn er naast ÖBB andere bedrijven die ons spoornet wensen te gebruiken? Klopt het dat Infrabel meent dat het moeilijk zal zijn om rijpaden ter beschikking te stellen? Zijn er ideeën om bedrijven te helpen de zware financiële lasten te dragen? Wat vindt de minister daarvan?

24.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Elke week worden er nieuwe plannen voor nachttreinverbindingen aangekondigd. Als die projecten gerealiseerd worden, zullen ze een ernstig en milieuvriendelijk alternatief voor het lucht- en wegvervoer vormen.

Hoe kan men die initiatieven op het Belgische niveau steunen (tractie, personeel, reclame, ticketverkoop)? Hebt u daarover gesproken met uw Franse ambtgenoot? Zal er in het licht van de centrale rol van Brussel samengewerkt worden met onze buurlanden? Zal ons land de leiding nemen op het stuk van de coördinatie?

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De nachttreinen zitten in de lift. Moonlight Express en European Sleeper hebben rijpaden aangevraagd om nachttreinen te laten rijden. Het eerste bedrijf wil Brussel met Berlijn verbinden en ook met Perpignan, in de hoop ooit te kunnen doorrijden tot Barcelona. Momenteel gooien de spoorbreedtes nog roet in het eten in Spanje, al zou dat opgelost kunnen worden door de sporen van de hogesnelheidstreinen te gebruiken. European Sleeper wil Brussel met Praag verbinden via Amsterdam, Berlijn en Dresden. Het bedrijf kondigde aan dat het scherp wil concurreren met het vliegtuig. Ook andere projecten staan in de

Orient-Experience souhaite rouler jusqu'aux domaines skiables autrichiens en hiver et jusqu'à Milan en été. Le gouvernement français a dévoilé tout un plan pour les trains de nuit, qui prévoit également une nouvelle liaison ferroviaire vers les domaines skiables français en hiver.

Dans une résolution adoptée l'an dernier à ce sujet, la Chambre demandait au gouvernement de réaliser une étude de potentiel.

Le ministre est-il prêt à chercher une solution au problème d'écartement des voies avec son homologue espagnol? La SNCB soutiendra-t-elle ces initiatives? Une étude a-t-elle déjà été menée quant au potentiel de ce type de liaisons ferroviaires? Si non, une telle étude sera-t-elle réalisée? D'après le ministre, quelles mesures sont nécessaires pour rendre la concurrence avec les avions plus juste?

24.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le retour des trains de nuit me tient à cœur et je me réjouis des nombreuses initiatives.

La Belgique participe activement à la Platform on International Rail Passenger Transport en vue de développer un réseau ferroviaire international dans le cadre d'une démarche constructive avec d'autres États membres. La SNCB organise des concertations avec différentes parties pour explorer les pistes de collaborations à de nombreux niveaux.

La concurrence difficile avec le trafic aérien relève principalement d'une problématique européenne. De potentielles solutions sont débattues au sein de la plateforme IRP. Mon administration étudie la possibilité d'un transfert modal des vols de courte distance vers des liaisons ferroviaires internationales.

(*En français*) Des discussions sont en cours entre la SNCB et des initiateurs de trains de nuit, tels le Moonlight Express et European Sleeper. Avec mon homologue français et d'autres, nous porterons ensemble cette priorité lors des prochaines rencontres avec la Commission.

J'appuie le renforcement de Bruxelles sur la carte des liaisons ferroviaires internationales. La coopération avec les autres pays de l'UE progresse dans le cadre des travaux de la plate-forme ferroviaire internationale, pour lesquels un rapport est attendu en juin. La Belgique poursuivra son engagement dans les mois qui viennent.

steigers: Ostende-Vienne-Orient-Experience wil dan weer in de winter naar de Oostenrijkse skigebieden sporen en in de zomer naar Milaan. De Franse regering maakte een heel nachttreinplan bekend, waarin ook een nieuwe treinverbinding in de winter naar de Franse skigebieden gaat.

De resolutie van vorig jaar daarover, vroeg aan de regering een potentieelstudie te maken.

Is de minister bereid met zijn Spaanse collega een oplossing voor het spoorbreedteprobleem te zoeken? Zal de NMBS de initiatiefnemers steunen? Is er al een studie naar het potentieel van dergelijke verbindingen uitgevoerd? Zo niet, komt er dan nog een? Welke maatregelen zijn volgens de minister nodig om de concurrentie met het vliegtuig eerlijker te maken?

24.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De revival van nachttreinen ligt me na aan het hart en ik ben blij met de talrijke initiatieven.

België neemt actief deel aan het Platform on International Rail Passenger Transport om constructief samen te werken met andere lidstaten met het doel een internationaal treinnetwerk uit te bouwen. De NMBS voert gesprekken met meerdere partijen over mogelijke samenwerking op vele vlakken.

De moeilijke concurrentie met de luchtvaart is voornamelijk een Europese problematiek. Op het IRP-platform worden mogelijke oplossingen besproken. Mijn administratie voert een onderzoek naar een modal shift van kortereafstandsvluchten naar internationale spoorverbindingen.

(*Frans*) Tussen de NMBS en bepaalde initiatiefnemers voor het inleggen van nachttreinen, zoals Moonlight Express en European Sleeper, zijn er gesprekken aan de gang. Met mijn Franse en andere ambtgenoten zullen we dit tijdens de volgende ontmoetingen met de Europese Commissie samen tot een speerpunt maken.

Ik steun de aanpak waarbij de rol van Brussel als knooppunt op de kaart van de internationale treinverbindingen versterkt wordt. In de samenwerking met de andere EU-lidstaten worden er stappen voorwaarts gezet in het raam van de werkzaamheden met betrekking tot een internationaal spoorplatform. Een verslag over deze werkzaamheden wordt in juni verwacht. België zal de komende maanden zijn engagement voortzetten.

Infrabel a régulièrement des contacts avec les nouveaux acteurs du marché. Ils sont également soutenus par le SPF Mobilité. Infrabel a en effet reçu des demandes de sillons des sociétés European Sleeper, Moonlight Express et OVOE. Infrabel a reçu toutes les demandes de sillons pour l'année de service 2022 et tâche de trouver la solution la plus adéquate.

Les subventions seront déterminées selon le modèle économique de ces liaisons. Compte tenu de la forte dimension internationale de ces liaisons ferroviaires, la question devra également être discutée à l'échelon international. Raison pour laquelle la International Rail Passenger Platform se penche sur les possibilités de financement au niveau européen. Les mesures à l'échelon belge seront fixées lorsque l'étude du SPF Mobilité sera finalisée.

24.05 Tomas Roggeman (N-VA): Je comprends qu'aucun système de financement ou de subvention n'a été mis en place à ce stade. Je suis sur mes gardes à cet égard, car un tel système ne se justifie que s'il existe une demande de transports. La question est de savoir s'il doit s'agir d'un service public. Nous voyons que la libéralisation du transport international de voyageurs commence à produire ses fruits, ce qu'il faut saluer. Au final, ces initiatives doivent pouvoir couvrir leurs propres coûts. Le rail coûte déjà une fortune à l'heure actuelle et nous devons éviter de financer des projets pour lesquels il n'existe peut-être même pas de demande.

24.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Le volontarisme de la SNCB et du SPF Mobilité me réjouit. On a besoin des trains de nuit pour atteindre les objectifs climatiques car ils concurrenceront le poids environnemental du secteur aérien.

La Belgique doit reprendre en la matière le leadership qui était le sien dans le passé. Je me félicite de la proactivité qui se concrétisera sous peu dans des mesures.

24.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis que le ministre souhaite contribuer à la relance du circuit des trains de nuit en Europe. Je ne suis pas d'accord avec M. Roggeman lorsqu'il dit que nous devons agir uniquement sur la base de la demande. Le développement de cette offre permettra aux voyageurs de passer de la voiture et de l'avion au train pour des distances plus longues.

L'incident est clos.

Infrabel heeft geregeld contact met de nieuwe spelers op de markt. Zij worden ook ondersteund door de FOD Mobiliteit. Infrabel heeft inderdaad rijpdaanvragen ontvangen van European Sleeper, Moonlight Express en OVOE. Infrabel heeft alle rijpdaanvragen voor de jaardienst 2022 ontvangen en zoekt een zo goed mogelijke oplossing.

Subsidies zullen worden bepaald volgens het economische model van deze verbindingen. De uitgesproken internationale dimensie van deze spoorverbindingen maakt deze kwestie ook internationaal. Daarom buigt het International Rail Passenger Platform zich over de financieringsmogelijkheden op Europees niveau. Maatregelen op Belgisch niveau zullen worden bepaald als de studie van de FOD Mobiliteit klaar is.

24.05 Tomas Roggeman (N-VA): Ik begrijp dat er nog geen financierings- of subsidiesystemen op poten zijn gezet. Ik ben daar op mijn hoede voor, want die zijn alleen te verantwoorden als er een vervoersvraag is. De vraag is of dit een openbare dienstverlening moet zijn. We zien dat de liberalisering van het internationaal reizigersvervoer vruchten begint af te werpen en dat is goed. Uiteindelijk moeten die initiatieven hun eigen kosten kunnen dekken. Het spoor kost nu al veel geld en we moeten geen zaken financieren waar misschien niet eens vraag naar is.

24.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de NMBS en de FOD Mobiliteit zich besluitvaardig opstellen. De nachttreinen zijn nodig om de klimaatdoelstellingen te bereiken, want ze zullen een tegenwicht vormen tegen de milieubelastende luchtvaartsector.

België moet op dat vlak net als in het verleden opnieuw een leidersrol opnemen. Ik verheug me over de proactieve houding, die binnenkort vertaald zal worden in concrete maatregelen.

24.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de minister wil bijdragen aan de heropstart van het nachttreincircuit in Europa. Ik ben het niet eens met de heer Roggeman als hij zegt dat we louter vraaggestuurd moeten werken. Dit aanbod uitbouwen zal reizigers de stap van de auto en het vliegtuig naar de trein laten zetten voor langere afstanden.

Het incident is gesloten.

25 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avis adressés par Ombudsrail à la SNCB" (55017357C)

25.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le rapport annuel de l'Ombudsrail indique que ce dernier a émis 71 avis en 2020. La SNCB a rejeté l'avis dans pas moins de 83,6 % des cas. De plus, elle a rejeté deux tiers des 93 propositions de conciliation. Cette entreprise ne semble dès lors pas très ouverte aux propositions faites par le médiateur.

Pourquoi? Comment le ministre évalue-t-il la collaboration entre la SNCB et l'Ombudsrail?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB analyse méticuleusement chaque dossier introduit par les services du médiateur et les deux parties collaborent dans un cadre professionnel et respectueux. Des échanges constructifs ont lieu régulièrement et leur permettent de donner leur point de vue et d'aborder certains dossiers spécifiques. Si la SNCB ne souhaite pas réserver une suite favorable à un dossier, sa position ne change pas lors de la médiation et la réponse de la SNCB à l'avis en question reste la même que pendant la phase du compromis.

Une grande partie des avis auxquels il n'est pas donné suite porte sur la reprise de dispositions juridiques dans les conditions générales de transport, qui vont au-delà de la réglementation relative aux droits du voyageur et des normes sectorielles européennes. L'Ombudsrail continue de transmettre ces dossiers et la SNCB continue de les rejeter. Cela explique le nombre élevé de rejets. Le nombre de dossiers de médiation a d'ailleurs diminué ces dernières années alors que le nombre de voyageurs a augmenté.

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est étrange que la SNCB continue à rejeter ces plaintes alors qu'Ombudsrail continue à les présenter, alors que l'on sait très bien quel sort la SNCB leur réserve. Je suis dès lors très curieux de connaître la position d'Ombudsrail en la matière. Je vais le contacter à ce sujet.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification du parc de voitures de société" (55017366C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voitures électriques" (55017984C)

25 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De adviezen van Ombudsrail aan de NMBS" (55017357C)

25.01 Tomas Roggeman (N-VA): Volgens het jaarverslag gaf Ombudsrail in 2020 welgeteld 71 adviezen. Daarvan werd maar liefst 83,6 % verworpen door de NMBS. Van de 93 verzoeningsvoorstellen werd twee derde verworpen door de NMBS. Het bedrijf blijkt dus niet erg open te staan voor voorstellen van de ombudsman.

Hoe is dit te verklaren? Hoe evalueert de minister de samenwerking tussen de NMBS en Ombudsrail?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS analyseert elk dossier van de ombudsdienst zorgvuldig en de samenwerking verloopt professioneel en respectvol. Regelmatig wordt constructief met elkaar van gedachten gewisseld over de verschillende standpunten en bepaalde bijzondere dossiers. Als de NMBS geen gunstig gevolg aan een dossier wil geven, dan verandert haar antwoord niet doorheen de bemiddeling. Het antwoord op het advies blijft dan hetzelfde als in de fase van het compromis.

Een groot deel van de adviezen waarop men niet ingaat, heeft te maken met het opnemen van juridische regelingen in de algemene vervoersvoorwaarden, die verder gaan dan de regelgeving over de rechten van de reiziger en dan de Europese sectornormen. Ombudsrail blijft die dossiers doorsturen en de NMBS blijft ze consequent afwijzen. Dat verklaart het hoge aantal verwerpingen. Het aantal bemiddelingsdossiers is de voorbije jaren overigens gedaald, terwijl het aantal reizigers steeg.

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is vreemd dat de NMBS die klachten blijft verwerpen, terwijl Ombudsrail ze blijft voorleggen, als men heel goed weet hoe de NMBS die behandelt. Ik ben daarom erg benieuwd naar het standpunt ter zake van Ombudsrail. Ik zal hen hierover contacteren.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van het bedrijfswagenpark" (55017366C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrische wagens" (55017984C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les emplacements de parking pour véhicules électriques" (55018110C)

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *L'augmentation rapide attendue des véhicules électriques aura un impact important sur l'utilisation de l'infrastructure de chargement. Il ne sera pas évident de trouver une place de stationnement libre équipée d'une borne de recharge. En vertu du Code de la route, les places de stationnement réservées aux véhicules électriques peuvent être indiquées au moyen d'un panneau routier E9 avec un panneau additionnel, mais le temps de stationnement n'y est pas limité. Cela entrave l'utilisation efficace des bornes de recharge. Le respect de ces places réservées aux véhicules électrique pose également problème, car les gardiens de parking et policiers ne sont pas toujours en mesure de faire la différence entre un véhicule électrique et ordinaire. Il manque également une définition claire de ce qu'est un "véhicule électrique". C'est pourquoi il est recommandé d'adapter la réglementation du Code de la route, afin qu'elle soit contraignante et applicable sur le terrain par les utilisateurs.*

Une obligation de chargement sur les places de stationnement réservées aux véhicules électriques est-elle faisable? Quelles initiatives le ministre prend-il pour améliorer la rotation au niveau des bornes de recharge? Le Code de la route sera-t-il adapté en ce sens? Comment le panneau additionnel peut-il actuellement être utilisé? Comment sait-on s'il s'agit d'un véhicule électrique? Comment la présence d'une infrastructure de chargement peut-elle être signalée? Un système de réservation est-il souhaitable pour les infrastructures de chargement publiques?

26.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): D'après Test Achats, dès 2025, les voitures électriques seront meilleur marché à l'achat et à l'entretien que les voitures équipées d'un moteur à combustion. De nombreuses marques automobiles ont déjà décidé qu'elles ne produiraient plus de voitures équipées d'un moteur à combustion après une certaine date et un nombre croissant de pays ont fixé un délai, ce qui pourrait encore encourager davantage la production de véhicules électriques. Le gouvernement belge a choisi d'opérer une transition vers les véhicules électriques, en tout cas pour les voitures de société.

C'est pourquoi nous devons réfléchir à rendre tout le parc automobile plus vert. La Belgique a déjà pris une initiative aux côtés de dix pays de l'UE pour introduire une interdiction au niveau européen.

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen" (55018110C)

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *De verwachte snelle toename van elektrische voertuigen zal een grote impact hebben op het gebruik van de laadinfrastructuur. Het zal niet evident zijn nog een vrije parkeerplaats met een laadpaal te vinden. Volgens de Wegcode kunnen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen worden aangegeven door een verkeersbord E9 met een onderbord, maar de parkeertijd is daarbij niet beperkt. Dat verhindert een efficiënt gebruik van laadpalen. Ook de handhaving is een probleem, omdat parkeerwachters en politie een elektrisch of hybride voertuig niet altijd duidelijk kunnen onderscheiden van een gewoon voertuig. Ook ontbreekt een duidelijke definitie van 'elektrisch voertuig'. Daarom is een aangepaste regelgeving in de Wegcode aangewezen, die ook afdwingbaar is en praktisch haalbaar voor de gebruikers.*

Is een oplaadverplichting op parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen haalbaar? Welke initiatieven neemt de minister om de doorstroming aan de laadpalen te verbeteren? Zal de Wegcode in die zin worden aangepast? Hoe kan het onderbord vandaag worden gehandhaafd? Hoe weet men dat het om een elektrisch voertuig gaat? Hoe kan de aanwezigheid van laadinfrastructuur worden bekendgemaakt? Is een reserveringssysteem voor publieke laadinfrastructuur wenselijk?

26.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Volgens Test Aankoop zullen elektrische wagens vanaf 2025 goedkoper zijn in aankoop en onderhoud dan wagens met een verbrandingsmotor. Vele automerken hebben al besloten dat ze na een bepaalde datum geen wagens met een verbrandingsmotor meer zullen produceren en ook steeds meer landen hebben een deadline vastgelegd, wat de productie van elektrische wagens nog meer kan stimuleren. De Belgische regering heeft ervoor gekozen om alvast voor de bedrijfswagens een shift te maken naar elektrische voertuigen.

Daarom moeten we nadenken over een volledige vergroening van het wagenpark. België nam reeds een initiatief met tien EU-landen om een ban op Europees niveau in te voeren.

Le ministre s'attend-il à ce que la prédiction de Test Achats se réalise? Comment la Commission européenne se concertera-t-elle quant à une potentielle date butoir pour les voitures équipées d'un moteur à combustion? Le gouvernement est-il prêt à imposer lui-même une date butoir si la Commission ne le fait pas?

26.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La mesure relative aux places de stationnement réservées aux véhicules électriques permettra une répartition plus équitable des places de stationnement équipées d'une infrastructure de recharge.

Un projet d'AR visant à modifier le Code de la route est en préparation. Celui-ci adaptera la définition du véhicule stationné, de sorte qu'un véhicule électrique en cours de chargement soit également soumis à la restriction relative à la durée de stationnement. Un nouveau panneau additionnel sera également ajouté, qui indiquera que la place est réservée à un véhicule électrique ou hybride durant le temps nécessaire au chargement de sa batterie.

Le nouveau panneau additionnel permet de limiter dans le temps les places réservées aux véhicules électriques et d'assurer une plus grande rotation au niveau des infrastructures de chargement.

Un véhicule électrique peut être identifié sur la base du carburant inscrit au moment de l'enregistrement dans la Banque-Carrefour des Véhicules. Les services de police et les entités avec lesquelles un protocole d'accord a été conclu dans le cadre des amendes SAC disposent également de ces informations. L'objectif est que les sociétés de parking puissent également obtenir ces informations à l'avenir.

Je soutiens volontiers toute proposition visant à encourager l'utilisation de véhicules électriques mais la gestion du stationnement fait partie des compétences des Régions.

Test Achats et BloombergNEF prévoient que les voitures électriques deviendront aussi abordables que les voitures à moteur conventionnel d'ici 2025. Le coût total de possession de certains véhicules électriques, éventuellement pour certains usages, est toutefois aujourd'hui déjà compétitif par rapport à celui des véhicules à moteur à combustion.

La Commission européenne devrait proposer la suppression des voitures à moteur à combustion lors de la révision des normes d'émission de CO₂

Verwacht de minister dat de voorspelling van Test Aankoop zal uitkomen? Hoe zal de Europese Commissie overleggen over een mogelijke deadline voor wagens met een verbrandingsmotor? Is de regering bereid zelf een deadline op te leggen als de Commissie faalt?

26.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De maatregel inzake parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen zal zorgen voor een evenwichtigere verdeling van parkeerplaatsen met een laadinfrastructuur.

Een ontwerp van KB tot wijziging van het verkeersreglement wordt voorbereid. Daarin wordt de definitie van een geparkeerd voertuig aangepast, zodat een elektrisch voertuig dat wordt opgeladen ook onder de beperking van de parkeertijd zal vallen. Ook wordt een nieuw onderbord toegevoegd dat een parkeerplaats voorbehoudt voor een elektrisch of hybride voertuig gedurende de tijd die nodig is voor het opladen van de batterij.

Het nieuwe onderbord creëert de mogelijkheid om de voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen in tijd te beperken en voor meer rotatie te zorgen aan de laadinfrastructuur.

Een elektrisch voertuig kan worden geïdentificeerd op basis van de brandstof die bij de registratie in de Kruispuntbank van de Voertuigen is opgenomen. Politiediensten en entiteiten waarmee een protocolakkoord is gesloten in het kader van GAS-boetes beschikken eveneens over die informatie. Het is de bedoeling dat ook parkeerbedrijven in de toekomst die informatie kunnen krijgen.

Ik steun graag voorstellen die het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren, maar parkeerbeheer is een bevoegdheid van de Gewesten.

Niet alleen Test Aankoop maar ook BloombergNEF verwacht dat elektrische wagens omstreeks 2025 even betaalbaar zullen worden als wagens met een conventionele aandrijving. De totale eigendomskosten van bepaalde elektrische voertuigen of voor bepaalde doeleinden zijn echter vandaag al concurrentieel met die van voertuigen met een verbrandingsmotor.

Wellicht zal de Europese Commissie de afschaffing van auto's met een verbrandingsmotor voorstellen bij de herziening van de CO₂-emissionenormen voor

pour les voitures et les véhicules utilitaires légers en juin 2021. Cette proposition sera suivie de discussions au Conseil et au Parlement européen. Avec mes collègues compétents, j'ai signé en mars au nom de la Belgique une demande visant à interdire la vente de voitures à essence et diesel. Lors des négociations, la ministre du Climat et moi-même plaiderons en faveur d'une date d'interdiction au niveau européen.

Si la Commission européenne ne parvient pas à un accord, nous pourrions envisager une solution à l'échelon belge. Dans ce cas, il faudra toutefois qu'il y ait suffisamment de modèles électriques sur le marché et que nous disposions de suffisamment de bornes de recharge. Nous devons également tenir compte de la libre circulation des marchandises dans le marché commun.

26.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Les infrastructures de chargement et une législation adaptée seront cruciales pour faire de la transition vers la mobilité électrique un succès.

26.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En prenant une série de mesures, nous devons veiller à ce que le choix le plus durable en matière de mobilité à l'avenir soit aussi le plus logique. À cette fin, nous devons non seulement encourager l'utilisation des voitures électriques mais aussi investir davantage dans les transports en commun.

L'incident est clos.

27 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de l'attaque informatique à la SNCB, chez Infrabel et skeyes" (55017371C)

27.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Le 4 mai, Belnet a été victime d'une attaque DDoS de grande envergure à la suite de laquelle un grand nombre de services publics ont subi d'importantes perturbations. Il n'a plus été possible par exemple d'acheter des billets à la STIB.*

La SNCB, Infrabel et skeyes sont-elles des clientes de Belnet? Pour quels services? Ont-elles subi des perturbations à la suite de l'attaque? Ces entreprises publiques sont-elles suffisamment préparées aux cyberattaques? Quelle solution la SNCB offre-t-elle aux voyageurs s'ils ne peuvent pas acheter de billet?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Belnet n'est pas un fournisseur de services internet de la SNCB. Pour des raisons de sécurité, la SNCB ne communique pas sur les cyberattaques ou les

auto's en lichte bedrijfsvoertuigen in juni 2021, waarna besprekingen volgen in de Raad en het Europees Parlement. Samen met mijn bevoegde collega's heb ik in maart namens België een oproep ondertekend om de verkoop van benzine- en dieselwagens te verbieden. Bij de onderhandelingen zal ik samen met de minister van Klimaat pleiten voor een verbodsdatum op Europees niveau.

Als de Europese Commissie geen akkoord kan bereiken, dan kunnen we een oplossing op het Belgische niveau overwegen. Dan moeten er wel voldoende elektrische modellen op de markt zijn en moeten we ook beschikken over voldoende laadinfrastructuur. Ook zal rekening moeten worden gehouden met het vrij verkeer van goederen op de gemeenschappelijke markt.

26.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Zowel de laadinfrastructuur als een aangepaste wetgeving zijn cruciaal om van de transitie naar elektrische mobiliteit een succesverhaal te maken.

26.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Met tal van maatregelen moeten we ervoor zorgen dat de meest duurzame mobiliteitskeuze in de toekomst ook de meest logische keuze wordt. Daarvoor moeten we niet alleen het gebruik van elektrische wagens stimuleren, maar ook meer investeren in openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de cyberaanval bij de NMBS, Infrabel en skeyes" (55017371C)

27.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Op 4 mei vond een ingrijpende ddos-aanval plaats op Belnet. Heel wat overheidsdiensten ondervonden daardoor grote hinder. Zo kon men bij de MIVB geen tickets meer aankopen.*

Zijn de NMBS, Infrabel en skeyes klant van Belnet? Voor welke diensten? Hebben ze hinder ondervonden van de aanval? Zijn die overheidsbedrijven voldoende voorbereid op cyberaanvallen? Welke oplossing zou de NMBS aanbieden indien reizigers geen ticket kunnen aankopen?

27.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS maakt geen gebruik van Belnet als toeleverancier voor internetdiensten. Om veiligheidsredenen communiceert de NMBS niet

mesures de protection mais ces dernières sont très efficaces. En cas de cyberattaque contre les canaux de vente numériques, les voyageurs sont invités à utiliser les autres canaux. Dans le cas improbable où aucun canal ne serait disponible, les voyageurs pourraient acheter un billet à bord du train sans devoir payer le supplément habituel.

La société Infrabel est, quant elle, une cliente de Belnet mais n'a pas subi de désagrément. En tant qu'opérateurs de services essentiels, Infrabel et la SNCB sont soumises à la loi du 7 avril 2019 qui impose un certain nombre d'obligations dont l'adoption et la mise en œuvre des mesures techniques et organisationnelles nécessaires à la sécurisation des réseaux et des systèmes d'information dont sont tributaires leurs services essentiels.

La société skeyes n'est pas cliente de Belnet et n'a donc pas été touchée par la cyberattaque.

L'incident est clos.

28 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de remboursement des abonnements de train" (55017384C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de remboursement des abonnements de la SNCB" (55017688C)

28.01 Josy Arens (cdH): La SNCB n'a pas remboursé les abonnements des navetteurs contraints de télétravailler. Sa politique de remboursement fait d'ailleurs l'objet de critiques et de plaintes récurrentes. Les abonnements annuels sont remboursés dans leur intégralité seulement si la demande est introduite avant le début de leur validité ou dans les trente minutes après l'achat. Un abonnement annuel perd 30 % de sa valeur dès le premier jour d'utilisation, le client ne recevant rien en retour après huit mois. L'annulation et le remboursement inconditionnel sont pourtant possibles ailleurs, par exemple en Autriche. Si ces conditions sont déjà sujettes à critique, elles le sont davantage en temps de pandémie. Il est inconcevable qu'une entreprise publique ne fasse pas un geste pour participer à la solidarité générale.

Êtes-vous conscient de cette situation? Imposerez-vous à la SNCB de proposer de nouvelles conditions de remboursement, au moins en cas de force majeure, notamment en période de

over cyberaanvallen of beschermingsmaatregelen, maar die laatste zijn zeer doeltreffend. Bij een cyberaanval op de digitale verkoopkanalen wordt de reizigers gevraagd van de andere kanalen gebruik te maken. In het onwaarschijnlijke geval dat geen enkel kanaal beschikbaar zou zijn, zouden reizigers zonder de gebruikelijke toeslag aan boord van de trein een kaartje kunnen kopen.

Infrabel is wel klant van Belnet, maar heeft geen hinder ondervonden. Als operatoren van essentiële diensten zijn Infrabel en de NMBS onderworpen aan de verplichtingen van de wet van 7 april 2019, die een aantal verplichtingen oplegt, waaronder de vaststelling en de uitvoering van technische en organisatorische maatregelen ter beveiliging van de netwerken en informatiesystemen die verbonden zijn met de essentiële diensten.

Het bedrijf skeyes is geen klant van Belnet en heeft van de cyberaanval dus geen hinder ondervonden.

Het incident is gesloten.

28 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorwaarden voor de terugbetaling van treinabonnementen" (55017384C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugbetalingsvoorwaarden voor de NMBS-abonnementen" (55017688C)

28.01 Josy Arens (cdH): De NMBS heeft de abonnements van de pendelaars die verplicht waren te telewerken, niet terugbetaald. Het terugbetalingsbeleid is trouwens een voorwerp van voortdurende kritiek en klachten. De jaarabonnementen worden enkel volledig terugbetaald als de aanvraag daartoe vóór het begin van de geldigheidsduur of binnen 30 minuten na de aankoop ervan ingediend wordt. Een jaarabonnement verliest 30 % van zijn waarde vanaf de eerste dag van gebruik en de klant krijgt er na acht maanden niets voor terug. De annulering en de onvoorwaardelijke terugbetaling zijn nochtans elders wel mogelijk, bijvoorbeeld in Oostenrijk. Die voorwaarden zijn sowieso al voor kritiek vatbaar maar in tijden van een pandemie is dat nog meer het geval. Het is ondenkbaar dat een overheidsbedrijf geen gebaar van solidariteit zou maken.

Bent u op de hoogte van die situatie? Zal u de NMBS verplichten nieuwe terugbetalingsvoorwaarden voor te stellen, ten minste in geval van overmacht, met name tijdens

pandémie?

28.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Combien de demandes de remboursement d'abonnement la SNCB reçoit-elle en moyenne par an? Pourquoi la SNCB réclame-t-elle des frais administratifs lorsqu'il est mis fin à un abonnement? Cela vaut-il également pour un nouvel abonnement de train? Le partenaire ou un parent peut-il demander le remboursement d'un abonnement SNCB, par exemple en cas de décès? Que pense le ministre de ces conditions assez sévères? Va-t-il plaider pour un nouveau système?

28.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Durant la période exceptionnelle de la pandémie, la SNCB a continué à faire rouler ses trains, et je l'en ai remerciée. Le télétravail continuera à exister après la pandémie. La SNCB doit adapter son offre d'abonnements à cette réalité.

Le projet pilote Flex répond à la demande croissante de navetteurs effectuant régulièrement du télétravail, avec des tarifs adaptés, et incitera encore plus de personnes à prendre le train.

Le 2 avril, sur ma proposition, le Conseil des ministres a lancé les négociations permettant au gouvernement fédéral de conclure de nouveaux contrats de gestion ambitieux avec la SNCB et Infrabel ("contrat de service public" et "contrat de performance"). Ceux-ci, conclus d'ici fin 2022, seront valables dix ans.

Le contrat de la SNCB contiendra des obligations de tarification, et d'accessibilité des canaux de vente. Les formules tarifaires conventionnées portent sur les tickets standard de seconde classe, les abonnements domicile-travail et domicile-école, ainsi que sur les formules ou avantages spécifiques.

Les précédents contrats de gestion, de 2008, n'offrent plus un bon cadre pour l'avenir du rail. Toute modification des conditions de remboursement devra être évaluée en fonction de l'équilibre global des futurs contrats. Je ne dispose pas, aujourd'hui, des leviers optimaux en la matière.

(En néerlandais) Au cours des quatre dernières années, 781, 924, 1 072 et 7 520 demandes de remboursement ont été faites respectivement. Le remboursement d'un abonnement demande beaucoup de travail, tant pour les services au

een pandemie?

28.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Hoeveel aanvragen tot terugbetaling van abonnementen krijgt de NMBS gemiddeld per jaar? Waarom rekent de NMBS administratieve kosten aan bij het stopzetten van een abonnement? Geldt dat ook voor een nieuw treinabonnement? Kan de partner of ouder een terugbetaling vragen van een NMBS-abonnement, bijvoorbeeld bij een overlijden? Wat vindt de minister van die toch wel strenge voorwaarden? Gaat hij aansturen op een nieuw systeem?

28.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Tijdens deze uitzonderlijke pandemie heeft de NMBS ervoor gezorgd dat de treinen zijn blijven rijden en ik ben de spoorwegmaatschappij daar dankbaar voor. Er zal ook na de pandemie nog getelewerkt worden. De NMBS moet haar aanbod aan abonnementen op die realiteit afstemmen.

Met aangepaste tarieven komt het proefproject Flex tegemoet aan de stijgende vraag van de pendelaars die regelmatig telewerken. Dankzij deze formule zullen nog meer mensen aangespoord worden om de trein te nemen.

Op mijn voorstel heeft de ministerraad op 2 april de onderhandelingen opgestart die de regering in staat moeten stellen om met de NMBS en Infrabel nieuwe ambitieuze beheerscontracten te sluiten ('openbardienstcontract' en 'performantiecontract'). Deze contracten zouden tegen eind 2022 gesloten moeten worden voor een periode van tien jaar.

Het contract met de NMBS zal verplichtingen bevatten op het vlak van de tariefbepaling en de toegankelijkheid van de verkoopkanalen. De contractueel vastgestelde tariefformules betreffen de standaardtickets in tweede klas, de abonnementen voor het woon-werkverkeer en de schoolabonnementen, evenals de specifieke formules of voordelen.

De vroegere beheerscontracten, die van 2008 dateren, bieden geen goed raamwerk meer voor de toekomst van het spoor. Elke wijziging van de terugbetalingsvoorwaarden zal aan het algemene evenwicht van de toekomstige contracten afgetoetst moeten worden. Op dat vlak beschik ik vandaag niet over de optimale hefboomen.

(Nederlands) De laatste vier jaar waren er respectievelijk 781, 924, 1.072 en 7.520 aanvragen tot terugbetaling. De terugbetaling van een abonnement brengt veel werk met zich mee, zowel voor het frontoffice als voor het backoffice. Dat geldt

contact des clients que pour les services administratifs. C'est le cas aussi pour la confection de nouvelles cartes mères pour les abonnements papiers ou pour une carte MOBIB. Cela coûte 5 euros. Aucun frais n'est imputé pour la confection d'un nouvel abonnement ou pour la prolongation d'un abonnement pour des clients qui ont déjà une carte MOBIB valide et personnalisée. En cas de décès du détenteur d'un abonnement, un parent ou un partenaire peut demander un remboursement s'il montre un acte de décès.

28.04 Josy Arens (cdH): Je vous ai interrogé sur la faiblesse du remboursement en cas de pandémie. Vous n'y avez pas répondu. Est-il normal qu'après le premier jour d'utilisation, l'abonnement annuel perde plus de 30 % de sa valeur? Et après le troisième mois, il ne reste rien. Je compte sur vous pour régler ce réel problème de remboursement des abonnements par la SNCB.

28.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le nombre de personnes concernées est relativement important, et pour beaucoup d'entre elles, il s'agit de frais élevés. Chez les TEC et la STIB par exemple, la procédure est bien plus flexible.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 02.

ook voor de aanmaak van nieuwe moederkaarten voor papieren abonnementen of een MOBIB-kaart. Dit kost 5 euro. Voor de aanmaak van een nieuw abonnement of de verlenging van een abonnement van klanten die al een geldige, gepersonaliseerde MOBIB-kaart hebben, worden geen kosten aangerekend. Bij overlijden van de houder van een abonnement kan de verwante of partner een terugbetaling vragen op vertoon van een overlijdensakte.

28.04 Josy Arens (cdH): Ik heb u een vraag gesteld over de geringe terugbetaling in geval van een pandemie. U hebt daar niet op geantwoord. Is het normaal dat het jaarabonnement na de eerste dag van gebruik meer dan 30 % van zijn waarde verliest? En na de derde maand wordt er niets meer terugbetaald. Ik reken op u om dat reëel probleem van terugbetaling van de abonnementen door de NMBS te regelen.

28.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het gaat over redelijk wat mensen en voor velen van hen zijn dat serieuze kosten. Bij bijvoorbeeld de MIVB en de TEC verloopt dit alvast een stuk soepeler.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.02 uur.