

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**

**06-07-2022**

**Après-midi**

**Woensdag**

**06-07-2022**

**Namiddag**

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

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

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

## SOMMAIRE

- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55027526C) 1  
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la réouverture de la ligne ferroviaire 57" (55028123C) 2  
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Questions jointes de 3
- Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison low cost entre Paris et Bruxelles" (55028427C) 3
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison ferroviaire IZY Bruxelles-Paris" (55029009C) 3  
*Orateurs:* **Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux au bâtiment du tri postal de la gare de Bruxelles-Midi" (55028652C) 4  
*Orateurs:* **Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs 2021" (55028692C) 5  
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût total du projet de la gare de Mons" (55028892C) 6  
*Orateurs:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Questions jointes de 7
- Anneleen Van Bossuyt à Eva De Bleeker (Budget et Protection des consommateurs, adj. au Ministre) sur "Le non-respect des droits du consommateur en cas d'annulation d'un vol" (55028897C) 7

## INHOUD

- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55027526C) 1  
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar de heropening van spoorlijn 57" (55028123C) 2  
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 3
- Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde van de lowcostverbinding tussen Parijs en Brussel" (55028427C) 3
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stopzetten van de IZY-treinverbinding Brussel-Parijs" (55029009C) 3  
*Sprekers:* **Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het voormalige postsorteercentrum in het station Brussel-Zuid" (55028652C) 4  
*Sprekers:* **Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling 2021" (55028692C) 5  
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De totaalkosten van het stationsproject in Bergen" (55028892C) 6  
*Sprekers:* **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 7
- Anneleen Van Bossuyt aan Eva De Bleeker (Begroting en Consumentenbescherming, toegevoegd aan de Minister) over "Het niet respecteren van de rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55028897C) 7

- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le non-respect des droits du consommateur en cas d'annulation d'un vol" (55028898C)	7	- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet respecteren van de rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55028898C)	7
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les droits des consommateurs en cas d'annulation de vol" (55029427C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	7	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55029427C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	7
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55028915C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55028915C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence de trains de nuit supplémentaires entre Rock Werchter et le Limbourg" (55028920C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet inzetten van extra nachttreinen van Rock Werchter naar Limburg" (55028920C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55029050C)	9	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid aan spoorwegovergangen" (55029050C)	9
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55029208C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	9	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55029208C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	9
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de transports en commun dans le Limbourg après le projet de liaison en tram Spartacus" (55029064C)	12	- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het openbaar vervoer in Limburg na Spartacus" (55029064C)	12
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets en matière de transports en commun dans le Limbourg" (55029070C) <i>Orateurs: Barbara Creemers, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het openbaar vervoer in Limburg" (55029070C) <i>Sprekers: Barbara Creemers, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des motifs d'exclusion dans le cadre des marchés publics du SPF Mobilité" (55029071C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De controle van de uitsluitingsgronden bij de overheidsopdrachten van de FOD Mobiliteit" (55029071C)	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)	13

Mobilité) sur "Les obligations d'information par le SPF Mobilité dans le cadre des marchés publics" (55029072C)		Mobiliteit) over "De informatieverplichtingen door de FOD Mobiliteit bij overheidsopdrachten" (55029072C)	
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi interne des marchés publics au SPF Mobilité" (55029073C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interne opvolging van de overheidsopdrachten bij de FOD Mobiliteit" (55029073C)	13
<i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix" (55029091C)	14	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ronse" (55029091C)	14
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix" (55029226C)	14	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ronse" (55029226C)	14
<i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reconnaissance des permis de conduire délivrés par la Mongolie" (55029102C)	15	Vraag van Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van Mongoolse rijbewijzen" (55029102C)	15
<i>Orateurs:</i> <b>Els Van Hoof, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Els Van Hoof, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Eupen-Stolberg" (55029138C)	16	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Eupen-Stolberg" (55029138C)	16
<i>Orateurs:</i> <b>Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annonce de la suppression de 2 000 emplois sur le rail belge" (55029140C)	17	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangekondigde schrapping van 2.000 banen bij de Belgische spoorwegen" (55029140C)	17
<i>Orateurs:</i> <b>Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accompagnement des conducteurs de train ayant assisté à un suicide" (55029209C)	18	Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De begeleiding van treinbestuurders die geconfronteerd werden met een zelfdoding" (55029209C)	18
<i>Orateurs:</i> <b>Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abonnements SNCB pour les voyageurs qui font le même trajet une fois par semaine" (55029210C)	20	Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-abonnementen voor reizigers die eenmaal per week een vast traject afleggen" (55029210C)	20
<i>Orateurs:</i> <b>Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> <b>Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges	21	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges	21

<p>Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident du travail mortel sur les voies à Wetteren" (55029225C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>		<p>Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dodelijk werkongeval op de sporen te Wetteren" (55029225C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	
<p>Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une seconde voie entre Balen et Neerpelt" (55029250C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Marianne Verhaert, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	23	<p>Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een tweede spoor tussen Balen en Neerpelt" (55029250C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Marianne Verhaert, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	23
<p>Questions jointes de</p>	24	<p>Samengevoegde vragen van</p>	24
<p>- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution de l'offre en raison d'une pénurie de personnel" (55029249C)</p>	24	<p>- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verminderen van het aanbod wegens personeelstekort" (55029249C)</p>	24
<p>- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en Campine en raison de pénuries de personnel" (55029253C)</p>	24	<p>- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen in de Kempen wegens personeelstekorten" (55029253C)</p>	24
<p>- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suspension de la liaison Neerpelt-Bruxelles" (55029269C)</p>	24	<p>- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opschorting van de verbinding Neerpelt-Brussel" (55029269C)</p>	24
<p>- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les lignes ferroviaires en pénurie temporaire de personnel" (55029266C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Marianne Verhaert, Wouter Raskin, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	24	<p>- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Tijdelijk onderbemande spoorlijnen" (55029266C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Marianne Verhaert, Wouter Raskin, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	24
<p>Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des voitures partagées sur les terrains de la SNCB" (55029252C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Marianne Verhaert, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	25	<p>Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Deelwagens op de gronden van de NMBS" (55029252C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Marianne Verhaert, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	25
<p>Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55029176C)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Tim Vandenput, Georges Gilkinet</b>, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	26	<p>Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55029176C)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Tim Vandenput, Georges Gilkinet</b>, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	26
<p>Questions jointes de</p>	27	<p>Samengevoegde vragen van</p>	27
<p>- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident avec menaces en gare de Malines-Nekkerspoel" (55029105C)</p>	27	<p>- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bedreigingen in het station Mechelen-Nekkerspoel" (55029105C)</p>	27
<p>- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu à la gare de Malines-Nekkerspoel" (55029110C)</p>	27	<p>- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident in het station Mechelen-Nekkerspoel" (55029110C)</p>	27
<p>- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM</p>	27	<p>- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM</p>	27

Mobilitéé) sur "La limitation du nombre d'incidents dans les trains durant l'été" (55029305C) <i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		Mobiliteit) over "Het inperken van incidenten op treinen tijdens de zomerperiode" (55029305C) <i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Des amplificateurs pour une meilleure réception GSM dans les wagons de la SNCB" (55029265C) <i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	29	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Versterkers voor mobiele ontvangst op treinstellen van de NMBS" (55029265C) <i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La diminution des moyens provenant du fonds de relance européen" (55029310C)	30	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verminderde middelen uit het Europese relancefonds" (55029310C)	30
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'affectation au rail de moyens issus du fonds de relance européen" (55029448C) <i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	30	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Middelen voor het spoor uit het EU-relancefonds" (55029448C) <i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire entre Renaix et Gand" (55029329C)	32	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn tussen Ronse en Gent" (55029329C)	32
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les travaux sur la ligne ferroviaire Renaix-Eeklo et son éventuelle électrification" (55029433C) <i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	32	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spoorlijn Ronse-Eeklo en de eventuele elektrificatie van de lijn" (55029433C) <i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le point sur l'exécution de la résolution concernant la ligne ferroviaire L204" (55029345C) <i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	33	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van de uitvoering van de resolutie over spoorlijn L204" (55029345C) <i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La vente de terrains de la SNCB sur lesquels passe une autoroute cyclable" (55029360C) <i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	34	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van NMBS-gronden waarop een fietssnelweg gelegen is" (55029360C) <i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé)	35	- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM	35

sur "La mise en service de rames M7 sur la ligne Anvers-Charleroi" (55029393C)

Mobiliteit) over "De ingebruikname van M7-treinstellen op de lijn Antwerpen-Charleroi" (55029393C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de rames M7" (55029430C)

35 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikname van M7-treinstellen" (55029430C)

*Orateurs:* **Ben Segers, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

*Sprekers:* **Ben Segers, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos aux abords des gares" (55029394C)

36 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsdiefstallen aan stations" (55029394C)

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

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

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le faible taux de perception des amendes LEZ infligées aux conducteurs français" (55029440C)

37 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lage inningsgraad van aan Franse chauffeurs opgelegde LEZ-boetes" (55029440C)

*Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

*Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 06 JUILLET 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 06 JULI 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 par M. Jef Van den Bergh, président.

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

**01** Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55027526C)

**01.01** Tomas Roggeman (N-VA): Lineas, l'opérateur privé de transport de marchandises par rail, dont l'État belge est actionnaire minoritaire, est confronté à des problèmes financiers. L'année dernière, Lineas a vendu une partie de son matériel de traction pour ensuite le relouer, dans le but de réduire ses dettes colossales. Avant cela, une nouvelle injection de capital par les actionnaires avait eu lieu.

Que pense le ministre de la situation financière de Lineas? Quel rôle Lineas peut-il jouer dans le projet du ministre de doubler le transport de marchandises par rail d'ici 2030? Le gouvernement considère-t-il Lineas comme une entreprise d'intérêt stratégique national? Doit-il prendre des mesures supplémentaires pour soutenir financièrement Lineas?

**01.02** Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Lineas est une entreprise privée dont l'État belge est actionnaire minoritaire au travers de la SFPI. Étant donné que le ministre des Finances est responsable de la surveillance de la SFPI, c'est à lui qu'il convient d'adresser les questions relatives à l'actionariat.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

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

**01** Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55027526C)

**01.01** Tomas Roggeman (N-VA): De private spoorvrachtoperator Lineas, waarvan de Belgische overheid minderheidsaandeelhouder is, kampt met financiële problemen. Vorig jaar verkocht Lineas een deel van zijn tractiematerieel om het daarna opnieuw in te huren, met de bedoeling zijn schuldenberg af te bouwen. Eerder kwam er een nieuwe kapitaalinjectie door de aandeelhouders.

Hoe beoordeelt de minister de financiële toestand van Lineas? Welke rol kan Lineas spelen in de ambitie van de minister om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen? Beschouwt de regering Lineas als een bedrijf van nationaal strategisch belang? Moet zij bijkomende maatregelen nemen om Lineas financieel te ondersteunen?

**01.02** Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Lineas is een privébedrijf, waarvan de federale overheid minderheidsaandeelhouder is via de FPIM. Aangezien de minister van Financiën verantwoordelijk is voor het toezicht op de FPIM, moeten vragen in verband met het aandeelhouderschap aan hem worden gesteld.

En tant que ministre de la Mobilité, il ne m'appartient pas de commenter la situation financière d'une entreprise privée. Par contre, j'entretiens des contacts réguliers avec cet opérateur important, afin qu'il puisse contribuer au mieux au développement du transport de marchandises par rail, conformément à la législation belge et européenne. Lineas sera en effet appelée à jouer un rôle important dans la réalisation de l'objectif du gouvernement de doubler le transport de marchandises par rail d'ici 2030.

Par ailleurs, nous devons également collaborer avec d'autres partenaires du secteur des marchandises, tels qu'Infrabel ou d'autres acteurs de la chaîne logistique.

Les questions relatives au statut de cette entreprise d'intérêt stratégique national et aux aides financières complémentaires doivent également être posées au ministre des Finances. Lineas pourra cependant également bénéficier des mesures qui seront prises par le gouvernement pour développer davantage le transport de marchandises par chemin de fer.

**01.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Le transport ferroviaire de marchandises constitue un élément capital pour nos ports et pour notre prospérité. Nous ne devons pas céder ces outils à des entreprises françaises ou allemandes. Le ministre devra agir s'il veut sauver ses intentions politiques en matière de transport de marchandises.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55027973C de Mme Hanus est transformée en question écrite.

**02** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la réouverture de la ligne ferroviaire 57" (55028123C)**

**02.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): La réouverture de la ligne ferroviaire 57 entre Alost et Termonde constitue depuis longtemps une des priorités de la Flandre en matière de chemins de fer. La Région flamande a dégagé 1 million d'euros à cet effet. Le projet devait normalement démarrer en 2018. En janvier 2021, il est apparu qu'il en était toujours à la phase d'adjudication.

Où en est ce dossier? Quelle est la position du ministre en ce qui concerne la réouverture de certaines haltes, par exemple celle de Gijzegem?

Het zou niet gepast zijn om als minister van Mobiliteit commentaar te geven op de financiële toestand van een privéonderneming. Ik sta wel regelmatig in contact met deze belangrijke operator, zodat hij in overeenstemming met de Europese en Belgische wetgeving ten volle kan bijdragen aan de ontwikkeling van het vrachtvervoer per spoor. Lineas zal inderdaad een belangrijke rol moeten spelen bij het behalen van de doelstelling van de regering om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen.

Daarnaast zullen we echter ook moeten samenwerken met andere partners in de goederensector, zoals Infrabel of andere spelers in logistieke keten.

Vragen inzake de status van bedrijf van strategisch nationaal belang en aanvullende financiële steun moeten eveneens aan de minister van Financiën worden gesteld. Lineas zal echter zeker mee kunnen profiteren van de regeringsmaatregelen om het goederenvervoer per spoor verder te ontwikkelen.

**01.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Het goederenvervoer per spoor is een cruciaal element voor onze havens en voor onze welvaart. Zulke zaken mogen we niet overlaten aan Franse of Duitse ondernemingen. Als de minister zijn beleidsvoornemens voor het goederenvervoer wil redden, zal hij actie moeten ondernemen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55027973C van mevrouw Hanus wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**02** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar de heropening van spoorlijn 57" (55028123C)**

**02.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): De heropening van spoorlijn 57 tussen Aalst en Dendermonde is sinds langere tijd een van de Vlaamse spoorprioriteiten. Het Vlaams Gewest trok daarvoor 1 miljoen euro uit. Het project zou normaal gezien in 2018 van start gaan. In januari 2021 bleek het echter nog steeds in de aanbestedingsfase te zitten.

Wat is de stand van zaken? Hoe staat de minister tegenover de heropening van bepaalde haltes, bijvoorbeeld Gijzegem?

**02.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel m'a fait savoir que l'analyse de la capacité et la note d'enquête sur l'aménagement du territoire étaient prêtes. Les alternatives ont été inventoriées. Au cours des prochains mois, elles seront examinées de façon plus approfondie et comparées sur la base de critères stratégiques qui doivent encore être définis. Aucune conclusion n'a encore été tirée en termes de points d'arrêt potentiels. Des échanges auront lieu avec tous les acteurs impliqués après les congés du bâtiment.

**02.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Nous sommes donc encore très loin des investissements proprement dits. Je voudrais que les pouvoirs locaux, dont dépendent les autorisations, ne soient pas oubliés dans le cadre de ces efforts de communication.

*L'incident est clos.*

### **03** Questions jointes de

- **Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison low cost entre Paris et Bruxelles" (55028427C)**
- **Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison ferroviaire IZY Bruxelles-Paris" (55029009C)**

**03.01** **Sophie Rohonyi** (DéFI): *À la mi-juillet, Thalys abandonnera les trains IZY reliant Bruxelles à Paris en 2 h 30, à prix abordables.*

*Or, il n'y a pas d'alternative ferroviaire: les TGV sont chers et le Ouigo ne peut rejoindre Bruxelles-Midi, le voltage étant inadapté. Il serait dommageable que Flixbus soit le transport au meilleur rapport qualité/prix entre les deux villes, quand on veut un moyen de transport plus durable.*

*Confirmez-vous la fin des IZY Bruxelles-Paris? Y a-t-il une alternative pour rétablir une telle liaison ferroviaire à coût abordable? Êtes-vous en contact avec Thalys Eurostar à cet égard?*

**03.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le transport ferroviaire international est libéralisé. Je n'ai pas à commenter la stratégie des entreprises du segment.

Comme vous, je trouve intéressant de poursuivre une telle liaison avec la France à un prix accessible.

**02.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel deelt mee dat de capaciteitsanalyse en de nota ruimtelijk onderzoek afgerond zijn. Er werden ook alternatieven geïnventariseerd, die de komende maanden verder worden uitgewerkt en aan de hand van nog vast te stellen strategische criteria zullen worden vergeleken. Er zijn nog geen conclusies in verband met mogelijke stopplaatsen. Na het bouwverlof zal er worden gecommuniceerd met alle stakeholders.

**02.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): We zijn dus nog heel ver van de uiteindelijke investeringen verwijderd. Ik vraag in de communicatie de lokale besturen, als vergunningverlenende overheid, niet te vergeten.

*Het incident is gesloten.*

### **03** Samengevoegde vragen van

- **Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het einde van de lowcostverbinding tussen Parijs en Brussel" (55028427C)**
- **Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het stopzetten van de IZY-treinverbinding Brussel-Parijs" (55029009C)**

**03.01** **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Medio juli zet Thalys de IZY-treinverbindingen tussen Brussel en Parijs, met een reistijd van tweeënhalf uur en tickets tegen betaalbare prijzen, stop.*

*Er bestaat echter geen alternatieve spoorverbinding: de hst is duur en de Ouigo-treinen kunnen niet naar het station Brussel-Zuid rijden, aangezien het voltage niet geschikt is. Het zou nadelig zijn dat Flixbus het vervoermiddel met de beste kwaliteit-prijsverhouding tussen de twee steden zou worden, als men naar duurzamere vervoersmodi streeft.*

*Bevestigt u de stopzetting van de IZY-verbindingen tussen Brussel en Parijs? Is er een alternatief voor een nieuwe betaalbare treinverbinding? Pleegt u in dat verband overleg met Thalys Eurostar?*

**03.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Het internationale spoorwegvervoer is geliberaliseerd. Het staat niet aan mij om commentaar te leveren op de strategie van de bedrijven die in dat segment actief zijn.

Net zoals u vind ik het interessant om de exploitatie van een dergelijke lowcostverbinding met Frankrijk voort te zetten.

Je fais tout pour encourager des liaisons ferroviaires internationales conventionnelles de nuit ou à grande vitesse en vue d'une mobilité durable. J'ai déjà dégagé un budget de deux millions d'euros pour soutenir les trains de nuit.

Lors d'un prochain contact avec Thalys, je tenterai d'obtenir plus d'informations sur l'abandon des trains IZY et j'insisterai sur la nécessité d'alternatives abordables pour tous.

**03.03 Sophie Rohonyi (DéFI):** Malgré la libéralisation du marché, vous devez développer des trains accessibles et durables vers la France.

Vous souhaitez enclencher une concertation avec Thalys, mais votre calendrier ne me satisfait pas: les personnes perdant leur emploi attendent une proposition rapide de solution. Des compagnies aériennes *low cost* et des bus polluants en profiteront alors qu'ils ne participent pas de cette mobilité durable.

*L'incident est clos.*

**04 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux au bâtiment du tri postal de la gare de Bruxelles-Midi" (55028652C)**

**04.01 Chanelle Bonaventure (PS):** Les travaux sont imminents au Tri Postal de la gare du Midi. Outre la rénovation du bâtiment, le projet comprend une extension verticale, de nouveaux accès et aménagements.

Quel est le calendrier des travaux? Prévoit-on d'autres travaux d'aménagement et de modernisation pour cette gare? Comment a-t-on intégré au projet les autorités locales et régionales ou encore les sociétés de transport en commun?

**04.02 Georges Gilkinet, ministre (en français):** Pour l'instant, les travaux entamés au Tri Postal portent seulement sur le maintien des bâtiments et la sécurité. Si la décision de principe d'un nouveau siège social pour la SNCB est intervenue en 2017, rien n'est décidé et le projet ne dispose pas d'un permis de la Région de Bruxelles-Capitale.

Met het oog gericht op een duurzame mobiliteit doe ik er alles aan om internationale spoorverbindingen te bevorderen, hetzij via conventionele nachttreinen, hetzij via hogesnelheidstreinen. Ik heb al een budget van 2 miljoen euro uitgetrokken om de nachttreinverbindingen te ondersteunen.

Tijdens een volgend gesprek met de Thalys-directie zal ik proberen meer informatie te krijgen over het stopzetten van de IZY-treinverbindingen en zal ik aandringen op de nood aan alternatieven die voor iedereen betaalbaar zijn.

**03.03 Sophie Rohonyi (DéFI):** Niettegenstaande de vrijmaking van de markt moet u werk maken van de ontwikkeling van betaalbare en duurzame treinverbindingen met Frankrijk.

U wilt met Thalys in overleg treden, maar ik kan geen genoegen nemen met het tijdspad daarvoor: de mensen die hun baan verliezen, verwachten dat er snel een voorstel van oplossing komt. Lowcostluchtvaartmaatschappijen en vervuilende bussen zullen daar hun voordeel mee doen, terwijl zij geen bijdrage leveren aan deze duurzame mobiliteit.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het voormalige postsorteercentrum in het station Brussel-Zuid" (55028652C)**

**04.01 Chanelle Bonaventure (PS):** De werken in het voormalige postsorteercentrum in het station Brussel-Zuid, Tri Postal, zijn van start gegaan of gaan eerlang van start. Naast de renovatie van het gebouw omvat het project een uitbreiding in de hoogte, nieuwe toegangen en aanpassingen.

Wat is het tijdschema voor de werkzaamheden? Worden er andere aanpassings- en moderniseringswerken gepland voor dit station? Hoe werden de lokale en gewestelijke overheden en de openbaarvervoermaatschappijen bij het project betrokken?

**04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans):** Voorlopig hebben de werken in Tri Postal enkel betrekking op het onderhoud van de gebouwen en de veiligheid. Hoewel de principebeslissing over een nieuwe hoofdzetel voor de NMBS in 2017 genomen werd, is er nog niets beslist en heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen vergunning voor het project uitgereikt.

Comme les autres entreprises, la SNCB doit tenir compte des évolutions notamment dans le télétravail, mais chaque employé doit pouvoir travailler dans de bonnes conditions, y compris les cheminots. C'est la perspective que pourrait offrir la construction de ce siège social, outre améliorer l'environnement de la gare du Midi. La gare doit faire l'objet de travaux pour en faciliter l'accès.

Notre intention est de rendre 181 gares accessibles à tous de manière autonome, en commençant par les plus fréquentées.

**04.03 Chanelle Bonaventure (PS):** Je reviendrai vers vous dès qu'il y aura du nouveau.

*L'incident est clos.*

**05 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs 2021" (55028692C)**

**05.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Les chiffres résultant du comptage annuel des voyageurs montés et descendus réalisé par la SNCB auraient déjà dû être en ligne depuis huit mois, mais n'ont toujours pas été publiés.

Quand ces chiffres seront-ils publiés? Quel était le coût du comptage visuel des voyageurs en 2021? Comment ce coût évolue-t-il par rapport aux années précédentes? Qui effectue ces comptages? La SNCB fera-t-elle preuve de davantage de transparence pour nous donner une meilleure idée des flux de voyageurs?

**05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** En 2021, le comptage annuel des voyageurs n'a pas été réalisé pour cause de pandémie de Covid-19.

Normalement, les comptages sont effectués par le personnel de la SNCB, secondé par des collaborateurs externes. Un budget de 100 000 euros est prévu à cet effet. Le prochain comptage aura lieu en octobre 2022.

La SNCB rechigne à communiquer des données commerciales et sensibles pour l'entreprise. Toutefois, il est important de partager ces informations avec le Parlement. C'est la raison pour laquelle je rebaptiserai le contrat de gestion "contrat de service public". La SNCB se doit de jouer un rôle d'exemple au niveau de la bonne gouvernance et la transparence en fait partie.

Net als andere ondernemingen moet de NMBS rekening houden met de ontwikkelingen, met name op het gebied van telewerk, maar alle werknemers moeten in goede omstandigheden kunnen werken, ook spoorwegbeambten. Dat zou mogelijk worden dankzij de bouw van dit hoofdkantoor, dat tezelfdertijd de omgeving van het station Brussel-Zuid zou opwaarderen. In het station moeten werken uitgevoerd worden om het beter toegankelijk te maken.

We willen 181 stations voor iedereen autonoom toegankelijk maken en beginnen bij de drukst bezochte.

**04.03 Chanelle Bonaventure (PS):** Ik zal hierop terugkomen zodra er nieuws is.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling 2021" (55028692C)**

**05.01 Tomas Roggeman (N-VA):** De resultaten van de jaarlijkse reizigerstelling van de NMBS zouden al acht maanden online moeten staan, maar werden nog steeds niet gepubliceerd.

Wanneer zal dat gebeuren? Hoeveel was de kostprijs van de reizigerstelling in 2021? Hou verhoudt zich dat met de voorgaande jaren? Wie voert deze tellingen uit? Zal de transparantie van de NMBS nog worden verhoogd zodat we meer inzicht krijgen in het reizigersverkeer?

**05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** In 2021 is er geen reizigerstelling gebeurd door de coronapandemie.

Normaal gezien worden de tellingen uitgevoerd door NMBS-personeel en extern personeel. Hiervoor wordt een budget van 100.000 euro uitgetrokken. In oktober 2022 zal er opnieuw een reizigerstelling gebeuren.

De NMBS is terughoudend om commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens bekend te maken. Het delen van informatie met het Parlement is echter belangrijk. Daarom zal ik de beheersovereenkomst herdopen tot een openbardienstcontract. De NMBS moet een voorbeeldrol vervullen voor goed bestuur, en daar maakt transparantie deel van uit.

**05.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): En 2020, qui était pourtant une année marquée par le coronavirus, un comptage des voyageurs a néanmoins été réalisé. Je pense que l'explication donnée par le ministre ne tient pas la route.

Les intérêts commerciaux sont une piètre excuse pour justifier le manque de transparence. Il n'y a pas de concurrence sur ces lignes, alors que ces données sont essentielles pour la politique d'investissement. Comment le Parlement peut-il juger de l'allocation de budgets de plusieurs millions sans savoir combien de personnes pourront en bénéficier? Si nécessaire, ces chiffres pourraient nous être communiqués à huis clos au sein de cette commission.

*L'incident est clos.*

**06** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût total du projet de la gare de Mons" (55028892C)**

**06.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): À combien s'élève l'estimation la plus récente du coût total des travaux de la gare de Mons, un projet mégalomane?

**06.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'estimation actuelle, qui date de 2010, est de 289,94 millions d'euros. La situation économique actuelle et l'incertitude quant à son évolution sont toutefois susceptibles d'avoir un impact sur le coût définitif du projet. Tant sur le plan budgétaire que juridique, les fondements de ce projet étaient bancals dès le départ, et il m'incombe aujourd'hui de mener à bien ce projet dans les meilleures conditions possibles.

J'ai fait en sorte que ce genre de projets extravagants ne puissent plus être entrepris à l'avenir et que la surveillance de ces projets soit renforcée, au travers des contrats de gestion futurs. Ce dont nous avons besoin, c'est de davantage de trains ponctuels et confortables, de davantage de gares rénovées, accueillantes et inclusives et de davantage de liaisons internationales rapides et bon marché.

**06.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre donne une estimation qui date de 2010. Cette estimation n'a-t-elle donc jamais été actualisée ces douze dernières années?

**06.04** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le montant doit être actualisé pour refléter la situation en 2022.

**05.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): In 2020 – nochtans ook een coronajaar – werd er wel een reizigerstelling uitgevoerd. Dat is toch geen verklaring?

Commerciële belangen zijn een flauw excuus voor het gebrek aan transparantie. Er is geen concurrentie op die lijnen, maar die gegevens zijn wel cruciaal voor het investeringsbeleid. Hoe kan het Parlement nu oordelen over de besteding van miljoenenbudgetten als we niet weten hoeveel mensen daarvan kunnen genieten? Desnoods kunnen we deze gegevens achter gesloten deuren vernemen in deze commissie.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De totaalkosten van het stationsproject in Bergen" (55028892C)**

**06.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Hoeveel bedraagt de meest recente raming van de totaalkosten voor de werken aan het megalomane station van Bergen?

**06.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De huidige raming, van 2010, bedraagt 289,94 miljoen euro. De huidige economische situatie en de onzekerheid over de evolutie ervan kunnen echter nog een impact hebben op de finale kostprijs van het project. De grondslagen van dit project, zowel budgettair als juridisch, waren van meet af aan gebrekkig en vandaag moet ik het project in de best mogelijke omstandigheden tot een goed einde brengen.

Ik heb ervoor gezorgd dat dergelijke buitensporige projecten in de toekomst niet meer kunnen worden uitgevoerd en dat het toezicht erop wordt verscherpt, dit via toekomstige beheerscontracten. Wat we nodig hebben, zijn meer treinen die stipt rijden en comfortabel zijn, meer gerenoveerde, gastvrije en inclusieve stations en meer snelle en goedkope internationale verbindingen.

**06.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister geeft een raming uit 2010. Werd die de afgelopen twaalf jaar dan nooit geüpdatet?

**06.04** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het bedrag moet worden omgerekend naar 2022.

**06.05** **Tomas Roggeman** (N-VA): Il convient donc de tenir compte de l'inflation. Un montant de 324 millions d'euros a cependant été évoqué il y a deux ans dans le quotidien *De Tijd*. Je vais tout recalculer moi-même.

*L'incident est clos.*

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

- **Anneleen Van Bossuyt à Eva De Bleeker** (Budget et Protection des consommateurs, adj. au Ministre) sur "Le non-respect des droits du consommateur en cas d'annulation d'un vol" (55028897C)

- **Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le non-respect des droits du consommateur en cas d'annulation d'un vol" (55028898C)

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les droits des consommateurs en cas d'annulation de vol" (55029427C)

**07.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le secteur aérien est confronté à une crise grave. Chez Brussels Airlines, les effectifs ont été réduits d'un quart par rapport à la situation qui prévalait avant la crise sanitaire. La compagnie est contrainte de supprimer 700 vols cet été.

Quels sont les droits des passagers? Quels vols sont supprimés? Quel rôle les pouvoirs publics joueront-ils?

**07.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les droits spécifiques des passagers aériens sont inclus dans le règlement européen y afférent. Toutes les informations à ce sujet se trouvent sur le site internet du SPF Mobilité. Les passagers peuvent également y déposer une plainte.

Je répondrai également aux questions déposées par Mme Van Bossuyt. Mes services ont traité moins de dix plaintes relatives aux pratiques de TUI fly. Ils veilleront à ce que TUI fly adopte une attitude correcte et propose le choix entre un remboursement et un autre vol à des conditions comparables.

Je n'ai aucune réponse à apporter aux questions sur Brussels Airlines. Annuler un vol avant de le proposer à nouveau ultérieurement à un prix plus élevé constitue manifestement un cas de pratique commerciale déloyale d'une entreprise vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et ces questions relèvent des compétences du ministre de l'Économie ou de la secrétaire d'État à la Protection des consommateurs.

**06.05** **Tomas Roggeman** (N-VA): Er moet dus rekening worden gehouden met de inflatie. *De Tijd* had het 2 jaar geleden echter over 324 miljoen euro. Ik zal alles zelf eens narekenen.

*Het incident is gesloten.*

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

- **Anneleen Van Bossuyt aan Eva De Bleeker** (Begroting en Consumentenbescherming, toegevoegd aan de Minister) over "Het niet respecteren van de rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55028897C)

- **Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet** (VEM Mobilité) over "Het niet respecteren van de rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55028898C)

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet** (VEM Mobilité) over "De rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55029427C)

**07.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De luchtvaartsector kampt met een ernstige crisis. Het personeelsbestand bij Brussels Airlines is momenteel een vierde kleiner dan voor de coronaperiode. Brussels Airlines is genoodzaakt om deze zomer 700 vluchten te schrappen.

Welke rechten hebben de reizigers? Welke vluchten worden er afgeschaft? Welke rol zal de overheid spelen?

**07.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De specifieke rechten voor luchtvaartpassagiers zijn opgenomen in de Europese verordening passagiersrechten. Alle informatie is terug te vinden op de website van de FOD Mobilité. Passagiers kunnen daar ook een klacht indienen.

Mevrouw Van Bossuyt had ook vragen ingediend en ik zal ze beantwoorden. Mijn diensten hebben minder dan tien klachten behandeld over de praktijken van TUI fly. Ze zullen erop toezien dat TUI fly het alternatief tussen de terugbetaling en een andere vlucht onder vergelijkbare voorwaarden correct zal aanbieden.

Ik heb geen antwoord op de vragen over Brussels Airlines. Het annuleren van een vlucht om die later tegen een hogere prijs aan te bieden, lijkt een oneerlijke handelspraktijk tussen ondernemingen en consumenten op de interne markt, waarvoor de minister van Economische Zaken of de staatssecretaris voor Consumentenbescherming bevoegd zijn.

J'ai demandé à mes collègues chargés de la Protection des consommateurs de prolonger jusqu'à deux ans le délai de prescription des actions en justice découlant de contrats de transport de personnes.

**07.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La semaine passée, j'ai élaboré un plan d'urgence pour l'aéroport. Nous devons nous concerter avec les employeurs et les syndicats pour aboutir à des effectifs suffisants et à des conditions de travail correctes. La crise est en effet la conséquence de la libéralisation du secteur. Elle a des conséquences pour les voyageurs et pour les travailleurs. Il y va de la responsabilité du ministre et celui-ci doit s'attaquer d'urgence à ce problème.

*L'incident est clos.*

**08** **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55028915C)**

**08.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Infrabel prévoit la suppression de sept passages à niveau sur le territoire de Bilzen. Les travaux seront alignés autant que faire se peut sur la réalisation de l'infrastructure ferroviaire pour la liaison Hasselt-Maastricht de De Lijn. La décision du gouvernement flamand de remplacer le tram express prévu par un trambus a-t-elle un impact sur ces projets?

**08.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel a déclaré que cette décision n'aurait pas d'impact sur le projet concernant les passages à niveau. Dans le cadre d'une concertation constructive, le devis sera soumis à l'approbation des parties concernées.

*L'incident est clos.*

**09** **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence de trains de nuit supplémentaires entre Rock Werchter et le Limbourg" (55028920C)**

**09.01** **Frank Troosters** (VB): Rock Werchter entend réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50 % d'ici 2030. C'est la raison pour laquelle les organisateurs ont veillé à ce que la nuit, après le festival, deux trains puissent circuler depuis la gare de Louvain: un en direction de Malines et Anvers et un autre vers Bruxelles et Gand-Saint-Pierre. Aucun train n'a été prévu vers le Limbourg en raison du manque de rentabilité.

Le ministre est-il d'accord avec l'argumentation de la SNCB? La rentabilité constituera-t-elle désormais

Ik heb mijn collega's belast met Consumentenbescherming gevraagd de verjaringstermijn voor rechtsvorderingen uit overeenkomsten inzake personenvervoer te verlengen tot twee jaar.

**07.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Vorige week heb ik een noodplan uitgewerkt voor de luchthaven. We moeten samenzitten met werkgevers en vakbonden zodat er genoeg mensen en goede arbeidsomstandigheden zijn. De crisis is immers het gevolg van de liberalisering van de sector. Dat heeft ook gevolgen voor de reizigers en de werknemers. Dat is de verantwoordelijkheid van de minister, die dit probleem dringend moet aanpakken.

*Het incident is gesloten.*

**08** **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55028915C)**

**08.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Infrabel plant de afschaffing van zeven spoorwegovergangen op het grondgebied van Bilzen. De werken zullen maximaal worden afgestemd op de realisatie van de spoorinfrastructuur voor de verbinding Hasselt-Maastricht van De Lijn. Heeft de beslissing van de Vlaamse regering om de geplande sneltram te vervangen door een trambus een impact?

**08.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel deelt mee dat die beslissing geen impact zal hebben op het overwegenproject zelf. In het kader van een constructief overleg zal het bestek ter goedkeuring aan de betrokken partijen worden voorgelegd.

*Het incident is gesloten.*

**09** **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet inzetten van extra nachttreinen van Rock Werchter naar Limburg" (55028920C)**

**09.01** **Frank Troosters** (VB): Rock Werchter wil de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 50 % verminderen. Daarom heeft men ervoor gezorgd dat er 's nachts na het festival vanuit het station van Leuven telkens twee treinen zouden rijden, een richting Mechelen en Antwerpen, een andere richting Brussel en Gent-Sint-Pieters. Er was geen enkele trein naar Limburg omdat die niet rendabel zou zijn.

Kan de minister zich vinden in die argumentatie van de NMBS? Zal rendabiliteit voortaan het leidende

le critère prépondérant pour assurer ou non une liaison ferroviaire?

criterium zijn voor een treinverbinding?

**09.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Des trains spéciaux sont ajoutés au planning à la demande des organisateurs d'événements et cet ajout n'est pas régi par le contrat de gestion entre la SNCB et l'État fédéral. Les trains supplémentaires font l'objet d'une convention commerciale avec l'organisateur, qui fixe les principaux lieux de départ des voyageurs et les trains qui doivent circuler. Je demande donc à M. Troosters de contacter l'organisateur de Rock Werchter.

**09.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Speciale treinen worden ingelegd op vraag van de organisatoren van evenementen en dit wordt niet geregeld door het beheerscontract tussen de NMBS en de federale Staat. Extra treinen vallen onder een commerciële overeenkomst met de organisator, die de belangrijkste plaatsen van vertrek van de reizigers bepaalt en de treinen die moeten rijden. Ik vraag de heer Troosters daarom om de organisator van Rock Werchter te contacteren.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **10** Questions jointes de

- **Jef Van den Bergh** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55029050C)
- **Laurence Zanchetta** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55029208C)

#### **10** Samengevoegde vragen van

- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid aan spoorwegovergangen" (55029050C)
- **Laurence Zanchetta** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55029208C)

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Un total de 46 accidents ayant causé 9 morts et 5 blessés graves ont eu lieu en 2021 sur des passages à niveau.*

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): *In 2021 gebeurden er 46 ongevallen aan spoorwegovergangen, waarbij 9 doden en 5 zwaargewonden vielen.*

*Combien d'accidents avec et sans victimes se sont déjà produits cette année sur des passages à niveau? Infrabel examine-t-il la possibilité de les aménager pour qu'ils soient plus sûrs? Une étude comparative a-t-elle été réalisée en matière d'incidence sur la sécurité de demi-barrières ou de barrières complètes, éventuellement avec une barre inférieure? Le ministre est-il éventuellement disposé à faire réaliser une telle étude?*

*Hoeveel ongevallen, met en zonder slachtoffers, gebeurden er dit jaar al op spoorwegovergangen? Onderzoekt Infrabel manieren om ze veiliger in te richten? Bestaat er vergelijkend onderzoek over de veiligheidsimpact van halve, dan wel volledige slagbomen, al dan niet met een veiligheidsbalk eronder? Is de minister eventueel bereid om een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren?*

**10.02** **Laurence Zanchetta** (PS): Outre neuf morts et cinq blessés, les 46 incidents aux passages à niveau en 2021 ont provoqué 28 411 minutes de retard, soit une heure et quinze minutes par jour. Infrabel supprime des passages à niveau chaque année et les remplace là où c'est possible par des ponts, des tunnels, des voiries parallèles ou des pistes cyclables.

**10.02** **Laurence Zanchetta** (PS): Naast de negen doden en vijf gewonden hebben de 46 ongevallen aan overwegen in 2021 28.411 minuten vertraging teweeggebracht, d.i. een uur en vijftien minuten per dag. Infrabel schaft elk jaar een aantal overwegen af en vervangt ze waar mogelijk door een brug, tunnel, parallelweg of fietspad.

Comment empêcher les comportements dangereux aux passages à niveau? Prévoit-on de coopérer avec les Régions en la matière? Faudrait-il rappeler les règlements en la matière lors de campagnes de prévention?

Hoe kan gevaarlijk gedrag aan overwegen voorkomen worden? Zal er op dat vlak samengewerkt worden met de Gewesten? Moeten de regels niet in herinnering gebracht worden via de preventiecampagnes?

**10.03** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Un accident tragique qui s'est produit récemment à un passage à niveau à Varsenare démontre une nouvelle fois à quel point la sécurité aux passages à

**10.03** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Een recent jammerlijk ongeluk aan een overweg in Varsenare toont nogmaals aan hoe essentieel de veiligheid aan overwegen is. In het

niveau est essentielle. Un chapitre important y est consacré dans le contrat de performance avec Infrabel. Jusque mi-juin 2022, Infrabel a enregistré 18 accidents à des passages à niveau de plain-pied, qui ont fait 8 morts et un blessé grave. C'est pourquoi la sécurité constitue toujours la première préoccupation dans chaque décision d'Infrabel, y compris lorsqu'il s'agit des passages à niveau. Dans certains cas, le passage à niveau est supprimé dans la mesure du possible. Là où cela s'avère praticable, Infrabel propose des alternatives telles que des ponts, tunnels ou routes parallèles.

*(En français)* Pour certains passages à niveau, une suppression à court terme est impossible. Dès lors, Infrabel teste des moyens d'accroître la sécurité comme l'installation de panneaux d'avertissement, le placement d'autocollants permettant de communiquer avec précision la localisation du passage à niveau en cas d'accident ou d'incident, l'installation de lampes LED pour améliorer la visibilité de l'obstacle, les marquages au sol, l'installation de caméras permettant d'identifier les plaques d'immatriculation et de verbaliser les contrevenants et enfin la *warning box* – outil permettant aux usagers vulnérables de prendre conscience des dangers d'un franchissement de passage à niveau fermé grâce à un signal sonore.

*(En néerlandais)* En ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau dans les zones portuaires et industrielles, Infrabel est également en train de constituer un groupe de travail avec des représentants de l'entreprise Port of Antwerp, de la police locale, de la Police des chemins de fer, de la police portuaire, des pompiers de la zone Waasland, des gestionnaires de voiries, de l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), du SPF Mobilité, des sociétés de chemins de fer et d'Inter Ferry Boats. Des groupes de travail multidisciplinaires sont également mis en place afin de permettre aux différents acteurs d'échanger leurs expériences en la matière. Ces groupes de travail réunissent des acteurs tels que la Police des chemins de fer, la commission permanente de la police locale, les gestionnaires de voiries flamands et wallons, le service de recherches, le SPF Mobilité, le Corporate Security Service, TreinTramBus et l'entreprise Port of Antwerp.

*(En français)* Infrabel s'engage à sensibiliser les tiers par des actions et campagnes. Infrabel travaille avec la police ferroviaire, la police locale et Securail pour des actions de contrôle. En collaboration avec Infrabel, le SPF Mobilité inspecte annuellement les équipements de sécurité des passages à niveau. Conformément à l'arrêté royal

performantiecontract met Infrabel is daar een belangrijk hoofdstuk aan gewijd. Tot midden juni 2022 noteerde Infrabel achttien ongevallen op gelijkgrondse overwegen, met acht doden en een zwaargewonde tot gevolg. Veiligheid is daarom altijd de eerste bekommernis bij elke beslissing van Infrabel, ook met betrekking tot de overwegen. In bepaalde gevallen wordt een overweg indien mogelijk afgesloten. Waar mogelijk stelt Infrabel alternatieven voor, zoals bruggen, tunnels of parallelle wegen.

*(Frans)* Sommige overwegen kunnen niet op korte termijn afgeschaft worden. Bijgevolg test Infrabel manieren om de veiligheid te verbeteren, zoals het plaatsen van waarschuwingsborden, het aanbrengen van stickers zodat men de precieze plaats van de overweg kan meedelen in geval van een ongeval of een incident, de installatie van ledverlichting om de slagbomen of de overweg zelf zichtbaarder te maken, wegmarkeringen, het installeren van camera's aan de hand waarvan men de nummerplaten van de overtreders kan herkennen en hen kan bekeuren en ten slotte de *Warning Box*, een tool waarmee onoplettende zwakke weggebruikers zich door een geluidssignaal bewust kunnen worden van de gevaren van het oversteken van een gesloten overweg.

*(Nederlands)* Voor de veiligheid aan spoorwegovergangen in havengebieden en industriezones organiseert Infrabel ook een werkgroep met deelnemers als het bedrijf Port of Antwerp, de lokale politie, de Spoorwegpolitie, de havenpolitie, de brandweer van de zone Waasland, de wegbeheerders, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de FOD Mobiliteit, de spoorwegmaatschappijen en Inter Ferry Boats. Er zijn ook multidisciplinaire werkgroepen om ervaringen ter zake uit te wisselen tussen de verschillende actoren. Die werkgroepen verenigen actoren als de spoorwegpolitie, de vaste commissie van de lokale politie, de Vlaamse en Waalse wegbeheerders, de opsporingsdienst, de FOD Mobiliteit, de Corporate Security Service, TreinTramBus en Port of Antwerp.

*(Frans)* Infrabel verbindt zich ertoe derden via acties en campagnes te sensibiliseren. Infrabel werkt samen met de Spoorwegpolitie, de lokale politie en Securail voor de uitvoering van controleacties. In samenwerking met Infrabel inspecteert de FOD Mobiliteit jaarlijks de veiligheidsinrichtingen aan de overwegen. Overeenkomstig het koninklijk besluit

du 11 juillet 2011, ils doivent en effet être équipés d'un système de détection d'obstacle.

*(En néerlandais)* Sur les passages à niveau à fermeture complète, les véhicules routiers ne peuvent pas slalomer lorsque les barrières sont fermées et des accidents avec des véhicules immobilisés sur le passage à niveau, par exemple en cas d'embouteillage, sont évités. Les piétons et les cyclistes peuvent toutefois encore se faufiler en dessous ou le long des barrières fermées. L'installation de filets sous les barrières nécessite le remplacement du mécanisme de chaque barrière pour pouvoir absorber ce poids supplémentaire.

Lorsque l'on remplace les demi-barrières à un passage à niveau par un système entièrement fermé équipé d'un détecteur d'obstacles, cela augmente le temps de fermeture du passage à niveau et donc le temps d'attente. La signalisation ferroviaire en amont du passage à niveau doit également être adaptée à certains endroits et la ponctualité est susceptible de diminuer lorsqu'un véhicule est immobilisé sur le passage à niveau. De plus, la capacité de la ligne doit être adaptée et les coûts de la maintenance sont plus élevés.

Infrabel met de nombreux dispositifs en place pour améliorer la sécurité aux passages à niveau. Il s'agit d'une tâche permanente que mon cabinet suit de très près.

**10.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Infrabel consacre visiblement beaucoup d'attention à la sécurité aux passages à niveau. C'est d'ailleurs nécessaire vu le nombre d'accidents. Le groupe de travail pour les zones portuaires est une bonne chose. Pour ce qui est des passages à niveau classiques de plain-pied, l'accent reste assez unilatéralement mis sur leur suppression et sur le choix d'une alternative. Je n'ai pas toujours pas entendu d'argument convaincant contre le recours à des barrières qui assurent une fermeture complète. On se retranche derrière l'argument des embouteillages mais en cas d'embouteillage, les voitures doivent attendre devant le passage à niveau. Je ne comprends pas non plus pourquoi une barrière complète devrait rester fermée plus longtemps qu'une demi-barrière. La question a-t-elle été suffisamment étudiée?

**10.05 Laurence Zanchetta (PS):** Le risque zéro n'existe pas: malgré tous les efforts, il y aura toujours des accidents, principalement dus à l'imprudence. Réduire le nombre de passages à niveau est coûteux et n'est pas forcément une solution. On pourrait imiter nos voisins, qui semblent en avoir trouvé.

van 11 juli 2011 moeten die inderdaad voorzien zijn van een obstakeldetectiesysteem.

*(Nederlands)* Op overwegen met volledige sluiting kunnen wegvoertuigen niet slalommen bij gesloten slagbomen en worden ongevallen vermeden met voertuigen op de overweg, bijvoorbeeld als gevolg van files. Voetgangers en fietsers kunnen echter nog onder of naast de gesloten slagbomen gaan. Netten aanbrengen onder de slagbomen vergt de vervanging van het mechanisme van elke slagboom om dat extra gewicht aan te kunnen.

Als men op een overweg de gedeeltelijke slagbomen vervangt door een volledig gesloten systeem met een obstakeldetector, stijgt de sluitingstijd van de overweg en loopt de wachttijd op. Ook moet dan de spoorwagsignalisatie stroomopwaarts van de overweg op bepaalde plekken worden herzien en de stiptheid kan verminderen bij stilstand van een voertuig op de overweg. Daarnaast dient de capaciteit van de lijn aangepast en zijn er hogere onderhoudskosten.

Infrabel stelt heel wat in het werk om de veiligheid aan overwegen te verbeteren. Dit is een continue opdracht, die mijn kabinet op de voet volgt.

**10.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Infrabel besteedt duidelijk veel aandacht aan de veiligheid van de overgangen. Dat is ook nodig gezien het aantal ongevallen. De werkgroep voor de havengebieden is een goede zaak. Voor de klassieke gelijkgrondse spoorwegovergangen blijft de focus nogal eenzijdig liggen op het afschaffen ervan om over te stappen naar alternatieven. Ik heb nog altijd geen sluitende argumenten gehoord waarom men niet zou kunnen werken met volledig sluitende slagbomen. Er wordt beschermd met files, maar auto's moeten bij een file voor de spoorwegovergang blijven wachten. Waarom een volledige slagboom langer zou gesloten blijven dan een halve slagboom, is mij evenmin helemaal duidelijk. Is dat genoeg bestudeerd?

**10.05 Laurence Zanchetta (PS):** Het nulrisico bestaat niet: ondanks alle inspanningen gebeuren er nog altijd ongelukken, die vooral te wijten zijn aan onvoorzichtigheid. Het verminderen van het aantal overwegen is een dure zaak en biedt niet noodzakelijk een oplossing. We zouden een voorbeeld kunnen nemen aan onze burens, die

kennelijk wel een oplossing hebben gevonden.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **11** Questions jointes de

- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de transports en commun dans le Limbourg après le projet de liaison en tram Spartacus" (55029064C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets en matière de transports en commun dans le Limbourg" (55029070C)

#### **11** Samengevoegde vragen van

- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het openbaar vervoer in Limburg na Spartacus" (55029064C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het openbaar vervoer in Limburg" (55029070C)

**11.01** Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Le fait que l'on ait préféré un trambus à un tram express d'une gare à l'autre, a suscité la déception auprès de nombreux Limbourgeois.

**11.01** Barbara Creemers (Ecolo-Groen): Het feit dat er geen sneltram van station tot station zal komen, maar wel een trambus, heeft bij veel Limburgers voor teleurstelling gezorgd.

Le ministre a-t-il eu des contacts avec son homologue régionale concernant le dossier Spartacus? Quelles solutions cette dernière propose-t-elle pour désenclaver suffisamment la région? Comment la SNCB peut-elle contribuer à un système de transport transfrontalier efficace, intelligent et durable?

Heeft de minister contact gehad met zijn regionale collega over het Spartacusdossier? Wat is haar oplossing om de regio voldoende te ontsluiten? Hoe kan de NMBS een bijdrage leveren tot een doeltreffend, slim en duurzaam vervoersysteem over de landgrenzen heen?

**11.02** Frank Troosters (VB): Vu l'insuffisance des transports en commun dans le Limbourg, j'ai déjà plaidé à plusieurs reprises en faveur de différentes liaisons ferroviaires. Maintenant que la Flandre a opté pour des trambus dans le cadre du projet Spartacus, la perspective de transports en commun de qualité s'éloigne plus que jamais.

**11.02** Frank Troosters (VB): Gezien het ondermaatse openbaar vervoer in Limburg, heb ik al herhaaldelijk gepleit voor diverse spoorverbindingen. Nu Vlaanderen in het raam van het Spartacusproject heeft gekozen voor trambussen, lijkt hoogwaardig openbaar vervoer erg ver weg.

Le ministre estime-t-il que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle à cet égard? Peut-il nous en dire davantage à ce sujet?

Ziet de minister daartoe een rol weggelegd voor de federale regering? Kan hij daar meer over kwijt?

**11.03** Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les chemins de fer constituent la colonne vertébrale de notre réseau de transports en commun et je souhaite continuer à la renforcer, comme cela a d'ailleurs été décidé dans la Vision du rail 2040. Le souhait principal est de faire circuler plus de trains grâce à une offre de mobilité sûre, durable, de qualité et intermodale. Les plans de transport augmentent le nombre de kilomètres en train de 5 % en moyenne tous les trois ans et ils sont axés sur le fait d'attirer davantage de clients durant les heures creuses et les week-ends. Jusqu'à la crise du coronavirus, cette augmentation contribuait à une croissance annuelle du nombre de voyageurs de l'ordre de 3,5 % à 4 % depuis 2017. Quoi qu'il en soit, je continue de m'employer à désenclaver davantage le rail, y compris au Limbourg. Il y a lieu de s'atteler à certains chaînons manquants vers l'est et le nord de la province et

**11.03** Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het spoor is de ruggengraat van ons openbaar vervoer en dat wil ik verder versterken, zoals is vastgelegd in de Spoorvisie 2040. De kernbetrachting is om meer treinen te laten rijden dankzij een veilig, duurzaam, kwaliteitsvol en intermodaal mobiliteitsaanbod. De vervoersplannen breiden het aantal treinkilometers elke drie jaar gemiddeld 5 % uit en ze zijn gericht op het aantrekken van meer klanten tijdens de daluren en in het weekend. Tot aan de coronacrisis zorgde dit mee voor een jaarlijkse reizigersgroei van 3,5 % tot 4 % sinds 2017. Ik blijf in elk geval ijveren voor een betere spoorontsluiting, ook in Limburg. Een aantal missing links naar het oosten en het noorden van de provincie moet worden aangepakt en we houden contact met de verschillende vervoersregio's die momenteel hun regionale mobiliteitsplannen opmaken. Zij kunnen de lokale en provinciale

nous entretenons des contacts avec les différentes régions de transport qui sont en train d'élaborer leurs plans de mobilité régionaux. Elles sont en effet les plus à même d'évaluer les besoins en matière de mobilité à l'échelon local et provincial. Les nouvelles propositions de liaisons ferroviaires et de gares pour le Limbourg seront ensuite analysées de façon groupée. Mon cabinet réalise également une analyse détaillée de la situation afin de proposer des pistes de réflexion en vue d'un meilleur désenclavement.

**11.04 Barbara Creemers** (Ecolo-Groen): J'espère que le processus pourra s'accélérer, avant que le projet Spartacus ne soit officiellement déclaré mort et que les Pays-Bas n'espèrent des dommages-intérêts. Nous nous battons depuis des années pour une liaison ferroviaire vers Maastricht, c'est du moins une attente formulée de longue date. Nous n'avons donc jamais attendu Spartacus. Nous espérons que le ministre fera des efforts dans le même sens.

**11.05 Frank Troosters** (VB): Je me réjouis que le ministre prenne au sérieux les transports en commun dans le Limbourg. Nous avons déjà pris diverses initiatives dans cet hémicycle. À chaque fois, celles-ci ont été rejetées en bloc, y compris par le parti de l'oratrice précédente. Dès le début, nous étions tout à fait opposés à ce projet Spartacus et, entre-temps, le Limbourg attend toujours des transports en commun de haute performance. Je trouve étrange que le ministre plaide maintenant en faveur d'une liaison ferroviaire pour laquelle nous avons toujours œuvré. Nous voulons, entre autres, éviter la démolition du pont sur la Meuse car il est essentiel pour une liaison ferroviaire. Mais nos initiatives sont systématiquement rejetées.

*L'incident est clos.*

## **12 Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des motifs d'exclusion dans le cadre des marchés publics du SPF Mobilité" (55029071C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les obligations d'information par le SPF Mobilité dans le cadre des marchés publics" (55029072C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi interne des marchés publics au SPF Mobilité" (55029073C)

**12.01 Frank Troosters** (VB): Dans son rapport du 22 juin 2022, la Cour des comptes a examiné la régularité et la légalité d'une sélection de marchés

de mobilité, il est important de pouvoir mieux estimer les besoins en matière de mobilité. Les propositions de nouvelles liaisons ferroviaires et de gares pour le Limbourg seront analysées de façon groupée. Mon cabinet réalise également une analyse détaillée de la situation afin de proposer des pistes de réflexion en vue d'un meilleur désenclavement.

**11.04 Barbara Creemers** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat het allemaal sneller kan gaan, voor Spartacus officieel dood wordt verklaard en Nederland nog ergens hoopt op een schadevergoeding. We ijveren al jaren voor een spoorverbinding naar Maastricht, dat is overigens al een heel oude verzuchting, daarvoor hebben we nooit op Spartacus gewacht. We hopen dat de minister mee aan de kar wil trekken.

**11.05 Frank Troosters** (VB): Ik ben blij dat de minister het openbaar vervoer in Limburg ernstig neemt. Wij hebben in deze Kamer al verschillende initiatieven genomen. Die werden telkens collectief van tafel geveegd, onder andere door de partij van de vorige spreekster. Wij waren van bij het begin manifest tegen het Spartacusproject en ondertussen wacht Limburg nog altijd op hoogwaardig openbaar vervoer. Ik vind het vreemd dat de minister nu pleit voor een treinverbinding waarvoor wij altijd hebben geijverd. Wij willen onder meer vermijden dat de Maasbrug wordt gesloopt, want die is essentieel voor een treinverbinding. Maar onze initiatieven worden steevast weggestemd.

*Het incident is gesloten.*

## **12 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De controle van de uitsluitingsgronden bij de overheidsopdrachten van de FOD Mobilité" (55029071C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De informatieverplichtingen door de FOD Mobilité bij overheidsopdrachten" (55029072C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De interne opvolging van de overheidsopdrachten bij de FOD Mobilité" (55029073C)

**12.01 Frank Troosters** (VB): In zijn publicatie van 22 juni 2022 doet het Rekenhof verslag over zijn onderzoek naar de rechtmatigheid en de wettigheid

publics. Dans dix-neuf marchés, le SPF Mobilité a omis de vérifier les motifs d'exclusion obligatoire. Dans trois dossiers, le SPF n'a pas pu prouver qu'il avait respecté les obligations d'information. Dans deux dossiers, les avis nécessaires manquaient. Dans certains dossiers, l'adjudicataire n'avait pas constitué le cautionnement demandé, sans être déclaré en défaut. En outre, dans certains cas, les travaux, fournitures ou services n'ont pas été réceptionnés à temps.

Quelles mesures sont prises pour faire en sorte que les attestations nécessaires soient disponibles, que les obligations en matière d'information et de publication soient respectées et que les marchés publics soient mieux suivis et gérés plus efficacement?

**12.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La réalité est plus nuancée. La Cour des comptes constate préalablement que le SPF Mobilité maîtrise convenablement la réglementation sur les marchés publics et tente de s'y conformer le plus correctement possible. Cela ne signifie pas qu'il n'y a plus moyen d'améliorer certains aspects. La mise à jour de la procédure a dès lors été intégrée dans le plan opérationnel du SPF pour 2022.

Tous les marchés publics, à l'exception de ceux de valeur limitée, sont désormais publiés sur la plateforme e-procurement. Il est systématiquement indiqué que les soumissionnaires doivent joindre un extrait du casier judiciaire à leur offre. La liste des tâches du service Marchés publics sera reprise dans un document mis à la disposition du personnel du SPF. Enfin, le service Marchés publics élaboré un système de suivi pour la réception de la preuve de cautionnement et a prévu un dépôt central pour ces documents.

*L'incident est clos.*

### **13** Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix" (55029091C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix" (55029226C)

**13.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Depuis la fermeture des guichets, la gare de Renaix se trouve dans un état de délabrement. Des arbres poussent sur le toit, des actes de vandalisme y sont perpétrés, la porte des toilettes est verrouillée. Il y a quelques années, le quai a été rehaussé afin de rendre les trains plus accessibles aux personnes

van diverse overheidsopdrachten. Bij de FOD Mobiliteit werden voor 19 overheidsopdrachten de verplichte uitsluitingsgronden niet gecontroleerd. In 3 dossiers werd niet aangetoond dat aan de informatieverplichtingen werd voldaan. In 2 dossiers ontbraken de nodige aankondigingen. In enkele dossiers had de opdrachtnemer de gevraagde borgtocht niet voldaan, maar werd hij niet in gebreke gesteld. Bovendien bleken werken, leveringen of prestaties niet tijdig te worden opgeleverd.

Welke maatregelen worden er genomen om te zorgen dat de nodige attesten aanwezig zijn, dat de opgelegde informatie- en publicatieverplichtingen worden nageleefd en dat de overheidsopdrachten beter worden opgevolgd en efficiënter beheerd?

**12.02** **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Het beeld is genuanceerder dan dat: het Rekenhof merkt voorafgaand op dat de FOD Mobiliteit de overheidsopdrachtenregelgeving behoorlijk beheerst en zo correct mogelijk poogt na te leven. Dat betekent niet dat er geen ruimte is voor verbetering. De actualisering van de procedure werd dan ook opgenomen in het operationele plan voor 2022 van de FOD.

Alle overheidsopdrachten, met uitzondering van die van beperkte waarde, worden nu op het e-Procurementplatform bekendgemaakt. Er wordt systematisch vermeld dat inschrijvers een uittreksel van het strafregister bij hun offerte moeten voegen. De takenlijst van de dienst Overheidsopdrachten zal worden opgenomen in een document dat ter beschikking wordt gesteld van het personeel van de FOD. Tot slot heeft de dienst Overheidsopdrachten een follow-upsysteem opgezet inzake de ontvangst van het bewijs van borgstelling, en gezorgd voor een centrale bewaarplaats voor dergelijke documenten.

*Het incident is gesloten.*

### **13** Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ronse" (55029091C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ronse" (55029226C)

**13.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Sinds de sluiting van de loketten ligt het station van Ronse er verloederd bij. Er groeien bomen op het dak, er is vandalisme, de deur van het toilet is op slot. Enkele jaren geleden werd het perron verhoogd met het oog op de toegankelijkheid voor mindervaliden, maar omdat er enkel dieseltreinen met een hogere

handicapées, mais comme cette gare n'est desservie que par des trains diesel présentant une marche plus élevée, cette adaptation s'avère inutile. Cependant, à la suite du rehaussement du quai, de l'eau pénètre dans le bâtiment de la gare.

Comment le ministre et la SNCB évaluent-ils la fermeture des guichets dans 44 gares? Comment remédiera-t-on aux problèmes du bâtiment historique de la gare de Renaix? Le bâtiment sera-t-il vendu? Quelle est sa valeur estimée?

**13.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Nous ne pouvons rendre le train plus attrayant qu'en faisant aussi en sorte que les gares soient des endroits agréables. À cette fin, le projet "La vie en gare" a été intégré dans la Vision du rail 2040 et dans le projet de contrat avec la SNCB sur le service public. Dans les trois quarts des gares concernées, une solution a déjà été trouvée ou les consultations du marché au sujet des réponses proposées sont en cours. Dans les autres communes, le SNCB est en concertation avec les autorités locales.

À Renaix, plusieurs réunions ont déjà eu lieu. La SNCB participe au *masterplan* de la ville. Afin de revaloriser les abords de la gare, un subsidie pour l'étude conceptuelle a été prévu. L'accent est mis sur la nouvelle affectation des sites situés à l'arrière et à l'ouest de la gare. Il sera plus aisé de rejoindre le centre-ville. Un bureau d'étude a été désigné fin 2021, et le groupe de pilotage a tenu sa première réunion en 2022.

La police et la SNCB examinent des mesures supplémentaires pour renforcer la sécurité. La SNCB étudie la possibilité d'utiliser temporairement le bâtiment de la gare, mais cela nécessiterait un certain nombre d'investissements. Les installations sanitaires sont situées dans une annexe et peuvent être utilisées librement par tous. Infrabel étudiera le problème de l'écoulement des eaux.

**13.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Selon les informations dont je dispose, les toilettes sont bel et bien fermées.

*L'incident est clos.*

**14** **Question de Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reconnaissance des permis de conduire délivrés par la Mongolie" (55029102C)**

**14.01** **Els Van Hoof** (CD&V): La Mongolie subit les conséquences des sanctions contre la Biélorussie

opstap stoppen, is dat een maat voor niets. Door het hogere perron loopt er evenwel water binnen in het station.

Hoe evalueren de minister en de NMBS de sluiting van de loketten in 44 stations? Hoe zullen de problemen in het historische stationsgebouw van Ronse worden aangepakt? Zal het gebouw worden verkocht? Wat is de geschatte waarde?

**13.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: We kunnen de trein enkel aantrekkelijker maken als de stations ook aangename plekken zijn. Daartoe is het project Leven in het station opgenomen in de Spoorvisie 2040 en in het ontwerpcontract met de NMBS over de openbare dienstverlening. In drie vierde van de betrokken stations werd al een antwoord gevonden of zijn de marktconsultaties rond de voorgestelde invulling aan de gang. In de andere gemeenten is de NMBS in overleg met de lokale overheden.

In Ronse hebben al verschillende vergaderingen plaatsgevonden. De NMBS is betrokken bij het masterplan van de stad. Voor de opwaardering van de stationsomgeving is een subsidie voor de conceptstudie uitgewerkt. De nadruk ligt op de herbestemming van de gronden achter en ten westen van het station. De verbinding met de stadskern wordt versterkt. Eind 2021 werd een ontwerp bureau aangesteld, in 2022 vond de eerste bijeenkomst van de stuurgroep plaats.

De politie en de NMBS overleggen over extra maatregelen om de veiligheid te verhogen. De NMBS bekijkt de mogelijkheid van een tijdelijke ingebruikname van het stationsgebouw, maar dat vereist een aantal investeringen. Het sanitair bevindt zich in een bijgebouw en kan vrij door iedereen worden gebruikt. Infrabel zal het probleem met de afwatering bestuderen.

**13.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Volgens mijn informatie zijn de toiletten wel degelijk gesloten.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Vraag van Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van Mongoolse rijbewijzen" (55029102C)**

**14.01** **Els Van Hoof** (CD&V): Mongolië ondervindt hinder van de sancties tegen Rusland en Wit-

et la Russie. Le pays faisait appel à des sociétés de transport et à des chauffeurs biélorusses et se retrouve maintenant dans l'impossibilité de livrer ses produits à l'Union européenne, le permis de conduire mongol n'étant pas reconnu en Europe.

Cette question a-t-elle déjà été abordée au niveau européen?

**14.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'Union européenne n'est pas compétente en matière de reconnaissance de permis de conduire délivrés par des pays tiers. Il s'agit d'une compétence des États membres. Mon administration est en contact avec l'ambassade de la Mongolie. Si les permis de conduire délivrés par la Mongolie sont conformes à la Convention de Vienne sur la circulation routière, ils pourront être échangés dans notre pays.

**14.03** **Els Van Hoof** (CD&V): Espérons que cette question sera rapidement réglée et que la Belgique pourra jouer un rôle de pionnier dans ce domaine pour d'autres États membres.

*L'incident est clos.*

**15** **Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Eupen-Stolberg" (55029138C)**

**15.01** **Chanelle Bonaventure** (PS): On travaillerait sur la portion belge de la ligne Eupen-Stolberg.

Il y a quelques années, la Communauté germanophone était déjà favorable à son rétablissement car elle la relierait à Stolberg, ville allemande de 55 000 habitants, et à Cologne. Ce serait positif pour les frontaliers et le tourisme.

Toutefois, la ligne non électrifiée traversant une zone Natura 2000, son parcours se ferait en autorail diesel.

Confirmez-vous ce chantier? Annonce-t-il une relance de la ligne Eupen-Stolberg? Si oui, sous quelle forme?

**15.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La SNCB exploite la ligne 49 sur un tronçon Welkenraedt-Eupen; une deuxième section jusqu'à Raeren est utilisée par une firme privée et par les trains-travaux d'Infrabel qui, actuellement, travaille à la maintenance de la voie. On n'envisage pas la remise en service du dernier tronçon jusqu'à la frontière et vers Stolberg.

Rusland. Het land kan niet meer leveren aan de Europese Unie omdat het gebruik maakte van Wit-Russische transportbedrijven en chauffeurs. Het Mongoolse rijbewijs wordt niet erkend in Europa.

Werd dit reeds op Europees niveau besproken?

**14.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De EU is niet bevoegd voor de erkenning van niet-Europese rijbewijzen. Dat is een bevoegdheid van de lidstaten. Mijn administratie is in gesprek met de Mongoolse ambassade. Als hun rijbewijzen in overeenstemming zijn met het Verdrag van Wenen, dan zullen ze in ons land omgewisseld kunnen worden.

**14.03** **Els Van Hoof** (CD&V): Hopelijk komt dit snel in orde en kan België hierin een voortrekkersrol spelen voor andere lidstaten.

*Het incident is gesloten.*

**15** **Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Eupen-Stolberg" (55029138C)**

**15.01** **Chanelle Bonaventure** (PS): Naar verluidt worden er werken uitgevoerd op het Belgische stuk van de verbinding Eupen-Stolberg.

Enkele jaren geleden wilde de Duitstalige Gemeenschap de verbinding al laten herstellen, omdat de stad zo verbonden zou worden met Stolberg, een Duitse stad met 55.000 inwoners, en met Keulen. Dat zou een goede zaak zijn voor de grensarbeiders en het toerisme.

Aangezien de niet-geëlektrificeerde lijn echter een Natura 2000-gebied doorkruist, zou er een dieselmotorwagen ingezet worden.

Kunt u die werken bevestigen? Zijn ze de voorbode van een herstelling van de verbinding Eupen-Stolberg? Zo ja, in welke vorm?

**15.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De NMBS maakt gebruik van lijn 49 op het baanvak Welkenraedt-Eupen; een tweede sectie tot Raeren wordt gebruikt door een privébedrijf en door de werktreinen van Infrabel, dat momenteel werkt aan het onderhoud van het spoor. Er zijn geen plannen om het laatste baanvak tot aan de grens en tot Stolberg opnieuw in gebruik te nemen.

*L'incident est clos.*

**16** Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annonce de la suppression de 2 000 emplois sur le rail belge" (55029140C)

**16.01** Chanelle Bonaventure (PS): Le volet social des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel prévoit la suppression de 2 000 postes d'ici 2030, alors qu'on affiche l'ambition d'accroître de 10 % l'offre de trains. Selon la CGSP, la situation actuelle nécessiterait l'augmentation du cadre de 2 100 personnes.

Y a-t-il assez de cheminots sur le réseau belge?

La SNCB et Infrabel évaluent à 3,4 milliards d'euros sur dix ans l'investissement nécessaire aux améliorations prévues. Comment ces investissements permettront-ils de se passer de 2 000 cheminots? Quelle forme prendront les départs naturels que vous évoquez? Qui se chargera de la suppression ou de l'évolution des fonctions? Fera-t-on appel à des consultants? Quels seront les nouveaux métiers de la SNCB et d'Infrabel?

**16.02** Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Notre ambition pour le rail se traduit dans les contrats de service public et de performance de la SNCB et d'Infrabel par des objectifs de 30 % de trains en plus d'ici 2032. Faire rouler plus de trains nécessitera plus de conducteurs ou d'accompagnateurs de train. La SNCB recrutera 600 équivalents temps plein pour le personnel roulant.

Le remplacement de matériel roulant, les nouvelles infrastructures, la modernisation et la numérisation des processus permettront un meilleur service avec moins de personnel. La SNCB envisage donc une réduction du nombre d'emplois, grâce aux départs à la retraite. Il n'y aura pas de licenciement. La plupart des emplois non renouvelés sont des profils *corporate* et d'encadrement, 30 % concernent des fonctions opérationnelles.

Chez Infrabel, le *business plan Operations* permettra d'optimiser l'usage des machines, des locomotives, des wagons, des engins sur rail et des matériaux. Infrabel prévoit également une réduction

*Het incident is gesloten.*

**16** Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangekondigde schrapping van 2.000 banen bij de Belgische spoorwegen" (55029140C)

**16.01** Chanelle Bonaventure (PS): Het sociaal hoofdstuk van de toekomstige beheersovereenkomsten van de NMBS en Infrabel voorziet in de schrapping van 2.000 banen tegen 2030, terwijl het de ambitie is het treinaanbod met 10 % te verhogen. Volgens de ACOD zou de huidige situatie een uitbreiding van de personeelsformatie met 2.100 personeelsleden vereisen.

Werken er genoeg mensen bij de Belgische spoorwegen?

Volgens de NMBS en Infrabel vergen de geplande verbeteringen een investering van 3,4 miljard euro gespreid over tien jaar. Hoe zullen die investeringen het mogelijk maken het met 2.000 personeelsleden minder te stellen? Hoe zullen de natuurlijke afvloeiingen waar u het over hebt gebeuren? Wie zal er belast worden met de schrapping of de evolutie van de functies? Zal er een beroep op consultants gedaan worden? Welke nieuwe beroepen zullen er bij de NMBS en Infrabel ingevoerd worden?

**16.02** Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Onze ambitie voor het spoor komt in de openbaardienst- en performantiecontracten van de NMBS en Infrabel tot uiting in de doelstelling om tegen 2032 30 % meer treinen te laten rijden. Om meer treinen te laten rijden zijn er ook meer treinbestuurders en treinbegeleiders nodig. De NMBS zal voor het rijdend personeel 600 vte's aanwerven.

De vervanging van het rollend materieel, de nieuwe infrastructuur, de modernisering en de digitalisering van de processen zullen een betere dienstverlening met minder personeel mogelijk maken. De NMBS overweegt dus om via de pensioneringen het aantal banen te verminderen. Er zullen geen ontslagen vallen. De meeste banen die niet vernieuwd worden, betreffen *corporate* profielen en omkaderend personeel. 30 % betreft operationele functies.

Met zijn businessplan Operaties zal Infrabel het gebruik van de machines, de locomotieven, de wagons, de werktreinen en de materialen kunnen optimaliseren. Infrabel is ook van plan om het

du personnel d'ici 2032 grâce aux départs à la retraite prévus et aux départs volontaires.

On prévoit un accompagnement pour les travailleurs que le défi de la numérisation pourrait mettre en difficulté.

Par ailleurs, pour cette seule année 2022, en raison notamment de la pyramide des âges. La SNCB et Infrabel recrutent plus de 2 000 collaborateurs. Les deux entreprises recherchent des profils techniques (agents de maintenance, techniciens électromécaniciens, soudeurs, ingénieurs), offrent des conditions salariales intéressantes, une stabilité d'emploi et des possibilités de formation et d'évolution de carrière.

Nos ambitions pour le rail ne deviendront pas réalité sans le personnel ou contre lui. Pour y arriver, nous avons besoin plus que jamais des cheminots.

**16.03 Chanelle Bonaventure (PS):** En effet, pour assurer la qualité du service, il faut veiller au bien-être des travailleurs et penser à leur charge de travail qui peut augmenter en raison de la suppression d'emplois ou à leur évolution.

*L'incident est clos.*

**17 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accompagnement des conducteurs de train ayant assisté à un suicide" (55029209C)**

**17.01 Laurence Zanchetta (PS):** Nous avons récemment visité les infrastructures d'Infrabel et en avons appris davantage sur les enjeux déterminant son fonctionnement. La question de la sécurité, tant aux abords des voies que des passages à niveaux, est une des thématiques sur lesquelles le gestionnaire concentre son énergie.

Mais il n'y a pas que des accidents. Chaque année, ont lieu de nombreux suicides par rail. Cela peut traumatiser les conducteurs de trains qui y sont confrontés, sans pouvoir rien faire pour éviter ces drames.

Une aide psychologique est-elle prévue pour ces conducteurs? Quelles autres aides peuvent-elles les soutenir? Des conducteurs de train ont-ils mis fin à leur carrière après avoir assisté à un suicide? Avez-vous des chiffres à ce sujet? Sont-ils formés à

personeelsbestand tegen 2032 in te krimpen door geplande pensioneringen en vrijwillig vertrek.

Men voorziet in begeleiding voor het spoorwegpersoneel dat moeilijkheden zou kunnen ondervinden met de digitalisering.

Tegelijk werven de NMBS en Infrabel, meer bepaald gezien de leeftijdspiramide, alleen al voor het jaar 2022 meer dan 2.000 medewerkers aan. De twee bedrijven zijn op zoek naar technische profielen (vakbedienden, technici-elektromechanici, lassers, ingenieurs), en bieden interessante loonsvoorwaarden, werkzekerheid en opleidings- en carrièremogelijkheden.

Onze ambities voor de spoorwegen zullen niet verwezenlijkt kunnen worden zonder of zonder de medewerking van het personeel. Daarvoor hebben we het spoorwegpersoneel meer dan ooit nodig.

**16.03 Chanelle Bonaventure (PS):** Om de kwaliteit van de dienstverlening te garanderen moet er inderdaad worden toegezien op het welzijn van de werknemers en moet er rekening worden gehouden met een toename van de werklust als gevolg van het schrappen van banen of van een verandering van de jobinhoud.

*Het incident is gesloten.*

**17 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De begeleiding van treinbestuurders die geconfronteerd werden met een zelfdoding" (55029209C)**

**17.01 Laurence Zanchetta (PS):** We hebben onlangs de infrastructuur van Infrabel bezocht en bij die gelegenheid meer vernomen over de bepalende factoren in de werking van Infrabel. De veiligheid langs de sporen en bij overwegen is een van de thema's waarop de infrastructuurbeheerder focust.

Er is echter niet alleen de problematiek van de ongevallen. Elk jaar zijn er ook vele treinsuicides. Zelfdodingen op het spoor kunnen zeer traumatiserend zijn voor de treinbestuurders die ermee geconfronteerd worden en die niets kunnen doen om zo een drama te voorkomen.

Kunnen deze treinbestuurders een beroep doen op psychologische bijstand? Met welke andere vorm van steun kunnen zij gebaat zijn? Zijn er treinbestuurders die de kap over de haag gehangen hebben nadat ze met een zelfdoding te maken

ce type de situation? Si oui, comment? Enfin, quelles mesures sont-elles mises en place pour éviter ces terribles situations? Ont-elles démontré leur efficacité, notamment les caméras antisuicide?

**17.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La SNCB prévoit un réseau d'accueil structuré pour son personnel victime d'incidents traumatisants. En première ligne, interviennent d'abord les collègues proches. Les conducteurs reçoivent une assistance psychosociale des API (Assistants Post Incidents) qui interviennent en permettant à la victime de s'exprimer, et en donnant des informations sur les possibilités d'accueil en aval.

Les API sont des volontaires qui reçoivent une formation de deux jours organisée par la direction "Safety and Wellbeing" de la SNCB. Lors de celle-ci, un psychologue expose les principes de base de la psychotraumatologie, et un expert du domaine les introduit aux aspects pratiques. La direction de la SNCB apporte son appui sur une base régulière aux API formés au moyen de sessions d'intervision, afin d'échanger au sujet des expériences acquises.

Après l'accueil initial par l'API et l'entretien avec le supérieur hiérarchique direct, le collaborateur concerné peut s'entretenir avec le psychologue d'intervention du partenaire externe le lendemain de l'incident.

Cet entretien peut être demandé par téléphone 24 h/24. Depuis 2020, dans le cadre du programme *Care & Prepare*, un psychologue d'intervention est joignable en semaine le jour suivant l'incident, et disponible pour un entretien face à face à Bruxelles, ou à distance.

Sur la plate-forme *Corporate Wellbeing* de l'intranet de la SNCB, les victimes peuvent sélectionner les outils appropriés (formations, informations juridiques, aide supplémentaire, etc.). L'un des canaux est l'accompagnement par un psychologue du réseau du partenaire externe de la SNCB. Cette plate-forme dispose également d'un volet expertise pour les travailleurs psychosociaux. Les API peuvent y trouver les informations susceptibles de les soutenir dans leur rôle difficile. Ils peuvent aussi s'entretenir avec le psychologue d'intervention. Si la personne n'est pas en état de reprendre son service, quelques jours d'incapacité de travail ou de travail adapté sont envisageables. Lors de la reprise

kregen? Zijn ze opgeleid om met dergelijke situaties om te gaan? Zo ja, hoe? Welke maatregelen werden er genomen om dergelijke vreselijke situaties te voorkomen? Hebben die maatregelen zich in de praktijk bewezen? Ik denk dan aan de slimme camera's tegen zelfdodingen op het spoor.

**17.02** **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Voor het personeel dat geconfronteerd wordt met traumatische incidenten voorziet de NMBS in een gestructureerd opvangnetwerk. In eerste instantie wordt er hulp geboden door de naaste collega's. De treinbestuurders krijgen psychosociale bijstand van de API's (Assistants Post Incidents) die het slachtoffer de mogelijkheid bieden om zijn verhaal te vertellen en informatie verstrekken over verdere opvangmogelijkheden.

De API's zijn vrijwilligers. Zij krijgen een tweedaagse opleiding die georganiseerd wordt door de directie Safety & Wellbeing van de NMBS. Tijdens die opleiding legt de psycholoog de basisprincipes van de psychotraumatologie uit en geeft een expert in dat domein een inleiding tot de praktische aspecten. De directie van de NMBS biedt de API's die de opleiding gevolgd hebben op regelmatige basis ondersteuning door intervisiesessies te organiseren om over de opgedane ervaring van gedachten te wisselen.

Na de eerste opvang door de API en het gesprek met de rechtstreekse superior, heeft de betrokken medewerker de mogelijkheid om de dag na het incident een gesprek te hebben met de interventiepsycholoog van de externe partner.

Dat gesprek kan de klok rond telefonisch aangevraagd worden. Sinds 2020 is er, in het kader van het *Care & Prepare*-programma, tijdens de week een interventiepsycholoog bereikbaar de dag na het incident. Die psycholoog is ook beschikbaar voor een face-to-face gesprek in Brussel of een gesprek op afstand.

Op het platform *Corporate Wellbeing* van het intranet van de NMBS kunnen de slachtoffers de gepaste tools selecteren (opleidingen, juridische informatie, bijkomende hulp enz.). Een van de opties is de begeleiding door een psycholoog uit het netwerk van de externe partner van de NMBS. Dat platform bevat ook een expertiseluik voor de psychosociaal werkers. De API's kunnen er de nodige informatie terugvinden die hen kan ondersteunen in hun moeilijke rol. Ze kunnen ook in gesprek gaan met de interventiepsycholoog. Personen die niet in staat zijn om hun dienst te hervatten, kunnen eventueel enkele dagen arbeidsongeschiktheid of aangepast werk krijgen.

du travail, un accompagnement peut être prévu.

Grâce à cette structure d'accueil, la SNCB veille à ce que chaque victime reçoive l'accueil dont elle a besoin.

La SNCB ne dispose pas de chiffres sur le nombre de conducteurs ayant quitté l'entreprise à la suite d'un accident de personne.

Par ailleurs, durant la phase initiale de formation au métier de conducteur, les candidats suivent une journée qualité-attitude au cours de laquelle des événements traumatisants comme le heurt de personnes sont abordés.

**17.03 Laurence Zanchetta (PS):** Même si un suicide touche d'abord la famille des victimes, cela reste un événement traumatisant pour le conducteur. Une partie d'entre eux n'auraient pas repris le travail. Il serait intéressant de connaître les chiffres pour agir.

*L'incident est clos.*

**18 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abonnements SNCB pour les voyageurs qui font le même trajet une fois par semaine" (55029210C)**

**18.01 Laurence Zanchetta (PS):** Depuis la crise du covid, la SNCB propose des abonnements mi-temps, pour les personnes qui voyagent en train 2 à 3 fois par semaine sur le même trajet. C'est une excellente idée, mais rien n'est prévu pour les nombreuses personnes qui travaillent majoritairement à la maison ou ne prennent le train qu'une fois par semaine. La majorité des entreprises ne remboursant que les abonnements, des personnes sont lésées car leur trajet domicile-travail n'est pas remboursé un jour par semaine.

Est-il envisageable de créer un abonnement spécifiquement pour cette situation?

**18.02 Georges Gilkinet, ministre (en français):** Le succès naissant du budget "mobilité" montre que les citoyens attendent plus de flexibilité. Nous avons demandé à la SNCB de développer des formules qui répondent mieux aux nouvelles habitudes de télétravail. Elle proposera prochainement un abonnement flexible pour les déplacements domicile-travail, qui rencontre les besoins des navetteurs qui se déplacent deux à trois fois par semaine en moyenne. La SNCB réalise une étude

Bij de werkhervatting kunnen ze begeleid worden.

Met die opvangstructuur ziet de NMBS erop toe dat alle slachtoffers de hulp krijgen die ze nodig hebben.

De NMBS heeft geen cijfers over het aantal treinbestuurders die het bedrijf verlieten na een persoonsongeval.

Tijdens de initiële fase van de opleiding tot treinbestuurder volgen de kandidaten een opleiding over kwaliteit en gedragsvaardigheden tijdens welke traumatiserende gebeurtenissen zoals de aanrijding van personen aan bod komen.

**17.03 Laurence Zanchetta (PS):** Ook al treft een zelfmoord op het spoor in de eerste plaats de familie van de slachtoffers, toch blijft het ook een trauma voor de treinbestuurder. Sommige treinbestuurders zouden na zo een incident het werk niet meer hebben hervat. Het zou interessant zijn om over cijfers te kunnen beschikken zodat er actie kan worden ondernomen.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-abonnementen voor reizigers die eenmaal per week een vast traject afleggen" (55029210C)**

**18.01 Laurence Zanchetta (PS):** Sinds de coronacrisis biedt de NMBS halftijdse abonnementen aan voor personen die twee à drie keer per week hetzelfde treintraject afleggen. Dat is een uitstekend idee, maar voor de velen die overwegend thuis werken of maar één keer per week de trein nemen is er geen specifiek aanbod. De meeste bedrijven betalen enkel abonnementen voor hun werknemers. Wie het woon-werktraject maar één dag per week aflegt wordt daar niet voor vergoed.

Zou er ook een specifiek op die situatie toegesneden abonnement aangeboden kunnen worden?

**18.02 Minister Georges Gilkinet (Frans):** Het toenemende succes van het mobiliteitsbudget toont aan dat de burgers meer flexibilité verwachten. Wij hebben de NMBS gevraagd formules te ontwikkelen die beter afgestemd zijn op de nieuwe telewerkgewoonten. De NMBS zal eerlang een flexibel abonnement uitbrengen voor het woon-werkverkeer dat tegemoetkomt aan de behoeften van pendelaars die gemiddeld twee à drie keer per week naar het werk pendelen. De

pour connaître la fréquence de ces déplacements et les types de transport choisis. En fonction des résultats, nous pourrions envisager de faire évoluer l'offre.

Le remboursement du déplacement domicile-lieu de travail en dehors des formules de la SNCB doit être abordé par la concertation sociale. Il ne me semble pas normal qu'une entreprise refuse de rembourser un déplacement qui aurait lieu une fois par semaine sans abonnement.

**18.03 Laurence Zanchetta (PS):** Nous attendons les résultats de l'étude. Savez-vous quand ils arriveront?

**18.04 Georges Gilkinet, ministre (en français):** Non, la SNCB ne l'a pas précisé.

*L'incident est clos.*

**19 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident du travail mortel sur les voies à Wetteren" (55029225C)**

**19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Le 14 juin à Wetteren, deux cheminots d'un sous-traitant de TUC RAIL ont été happés par un train. L'un est décédé et l'autre a été grièvement blessé. Tous deux étaient de nationalité bulgare et n'avaient pas de domicile connu en Belgique. Trois autres cheminots qui étaient présents sur le chantier reçoivent un accompagnement psychologique et ont été interrogés par l'auditeur du travail.

Comment se porte le cheminot blessé? Comment cet accident du travail a-t-il pu se produire? Combien d'accidents graves se sont-ils produits durant l'année écoulée?

Pour quelle entreprise ces cheminots bulgares travaillaient-ils? Où résidaient-ils? Combien d'heures de travail hebdomadaires effectuaient-ils? Infrabel est-elle responsable de toute personne travaillant sur les rails et aux abords des rails? Les connaissances linguistiques de ces deux cheminots bulgares étaient-elles suffisantes pour comprendre les instructions de sécurité et s'y conformer? Ont-ils reçu une formation dans le domaine de la sécurité? Quelles étaient leurs conditions salariales? Ont-ils droit à une indemnisation?

**19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Le cheminot blessé est encore hospitalisé et devra suivre un programme de rééducation de longue

spoorwegmaatschappij voert een studie uit om de evolutie van het aantal woon-werkverplaatsingen en de daarbij gebruikte vervoermiddelen te onderzoeken. Afhankelijk van de resultaten van die studie zouden we het aanbod kunnen aanpassen.

De terugbetaling van woon-werkverplaatsingen buiten de formules van de NMBS moet het voorwerp uitmaken van sociaal overleg. Het lijkt me niet normaal dat een bedrijf weigert om verplaatsingen terug te betalen die eenmaal per week plaatsvinden zonder abonnement.

**18.03 Laurence Zanchetta (PS):** We wachten de resultaten van de studie af. Weet u wanneer ze bekend zullen zijn?

**18.04 Minister Georges Gilkinet (Frans):** Neen, de MBS heeft dat niet gespecificeerd.

*Het incident is gesloten.*

**19 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dodelijk werkongeval op de sporen te Wetteren" (55029225C)**

**19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Op 14 juni werden in Wetteren twee spoorwegaarbeiders van een onderaannemer van TUC RAIL aangereden door een trein. Een persoon overleed, de andere was zwaargewond. Beide personen hadden de Bulgarse nationaliteit en hadden geen gekende woonplaats in België. Drie andere arbeiders die op de werf aanwezig waren, krijgen psychologische begeleiding en werden ook ondervraagd door de arbeidsauditeur.

Hoe gaat het intussen met het zwaargewonde personeelslid? Hoe kon het werkongeval gebeuren? Hoeveel zware ongevallen waren er het afgelopen jaar?

Voor welke firma werkten de Bulgarse arbeiders? Waar verbleven ze? Hoeveel uren presteerden ze per week? Is Infrabel verantwoordelijk voor iedereen die op en rond de sporen werkt? Was de talenkennis van die mensen voldoende om veiligheidsinstructies te volgen? Kregen zij een veiligheidsopleiding? Wat waren hun loonvoorwaarden? Hebben ze recht op een schadevergoeding?

**19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De gewonde spoorwegaarbeider is nog in het ziekenhuis en zal nog lang moeten revalideren. Zowel het

durée. L'Organisme d'Enquête pour les Accidents et Incidents Ferroviaires aussi bien que l'inspection sociale ont ouvert une enquête.

En 2021, deux accidents mortels se sont produits dans le cadre de travaux sur les rails.

À Wetteren, les travaux avaient été confiés dans le cadre d'un marché public à THV Siemens-Fabricom qui fait appel à des sous-traitants pour des tâches spécifiques. Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, le sous-traitant était ARDA. ARDA était l'employeur des deux cheminots. Les enquêtes apporteront plus de clarifications s'agissant des autres informations demandées.

Pour Infrabel et moi-même, la sécurité est une priorité absolue, y compris en cas de collaboration avec des sous-traitants. Le nombre de sous-traitants en activité fluctue en fonction de la période de l'année et des différents chantiers ferroviaires en cours.

Le gestionnaire de l'infrastructure doit également tenir compte d'un manque de main-d'œuvre pour des profils techniques spécifiques.

L'entreprise qui se voit attribuer le marché public est tenue, en vertu du cahier des charges, de garantir que ses sous-traitants respectent la loi. Infrabel dispose aussi d'un code de conduite pour les fournisseurs et les entrepreneurs dont le respect est contrôlé à intervalles réguliers. La sécurité occupe une place centrale dans ce code.

Sur tous les chantiers est organisée une coordination dans les domaines de la santé et de la sécurité. Dans le cadre de cette coordination, les risques sont évalués à l'avance. Des instructions claires ayant trait à la sécurité sont données au personnel et les divers plans de santé et de sécurité sont contrôlés. Les enquêtes ouvertes apporteront sans doute des clarifications quant aux connaissances linguistiques et aux formations des deux cheminots.

Conformément au prescrit légal, l'assurance couvrant les accidents du travail souscrite par l'employeur de la victime indemnise certains préjudices, dommages corporels et pertes de revenus.

**19.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il me revient que ces Bulgares ne maîtrisaient pas la langue. Le ministre peut-il vérifier? Le recours fréquent à des sous-traitants devrait également faire l'objet d'une attention particulière dans le contrat de gestion. Ces personnes ont-elles au

Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) als de sociale inspectie is een onderzoek gestart.

In 2021 vonden er twee dodelijke ongevallen plaats tijdens werken aan het spoor.

De werken in Wetteren waren gegund aan THV Siemens-Fabricom, die voor specifieke taken een beroep doet op onderaannemers. In dit geval was dat de firma ARDA, de werkgever van de betrokken werknemers. De onderzoeken kunnen meer duidelijkheid brengen over de andere gevraagde informatie.

Veiligheid is voor mezelf en Infrabel een absolute prioriteit, ook wanneer er met onderaannemers wordt gewerkt. Het aantal actieve onderaannemers varieert naargelang van de periode van het jaar en de verschillende spoorwerken die aan de gang zijn.

De infrastructuurbeheerder moet ook rekening houden met een tekort aan arbeidskrachten voor bepaalde technische profielen.

De onderneming die de opdracht krijgt, is via het bestek verplicht te garanderen dat haar onderaannemers de wet naleven. Infrabel beschikt ook over een gedragscode voor leveranciers en aannemers, waarvan de naleving regelmatig wordt gecontroleerd. Veiligheid is daarin een centraal aandachtspunt.

Bij alle werven vindt er een coördinatie plaats inzake gezondheid en veiligheid, waarbij de risico's vooraf in kaart worden gebracht. Er worden duidelijke veiligheidsinstructies gegeven aan het personeel en er wordt toezicht gehouden op de diverse gezondheids- en veiligheidsplannen. De geopende onderzoeken zullen wellicht meer duidelijkheid verschaffen over de talenkennis en de opleidingen van de betrokken werknemers.

Volgens de wettelijke voorschriften vergoedt de arbeidsongevallenverzekeraar van de werkgever van het slachtoffer bepaalde schade, lichamelijke schade en inkomstenverlies.

**19.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Naar verluidt waren die Bulgaren de taal niet machtig. Kan de minister dat nagaan? Hopelijk kan in de beheersovereenkomst ook aandacht worden geschonken aan het veelvuldig inschakelen van onderaannemers. Kregen die mensen op zijn minst

moins reçu un salaire belge? J'espère qu'elles seront soutenues financièrement.

*L'incident est clos.*

**20** Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une seconde voie entre Balen et Neerpelt" (55029250C)

**20.01** Marianne Verhaert (Open Vld): Infrabel va aménager une seconde voie entre Balen et Neerpelt. Cette mise à double voie est déjà prévue depuis 2009 et le projet a été inclus dans les priorités ferroviaires de la Flandre en 2016. Infrabel espère obtenir une autorisation à la fin de cette année, après quoi les travaux pourraient commencer début 2024. Ce chantier permettra une amélioration plus que nécessaire de l'offre ferroviaire en Campine. Le nombre de trains circulant sur les lignes de Campine va-t-il effectivement augmenter après ces travaux? Quelles perspectives concrètes cette amélioration de l'infrastructure ouvre-t-elle?

De nombreux travaux sont actuellement réalisés sur les voies de Campine. Quelles nuisances ces chantiers occasionneront-ils? Ces divers travaux sont-ils coordonnés pour éviter que les nuisances durent globalement pendant des années?

**20.02** Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et Infrabel m'informent qu'un train IC en provenance d'Anvers-Central circule toutes les heures entre Mol et Neerpelt. Aux heures de pointe, il y a, en plus, toutes les heures, un train à destination et en provenance de Bruxelles. Durant les vacances d'été, il y a également un train entre Neerpelt et Blankenberge du lundi au dimanche.

Tous les trois ans, la SNCB établit un plan de transport. Les deux voies ne seront effectives que fin 2026. Une extension de l'offre de trains entre Mol et Neerpelt ne pourra dès lors pas être envisagée dans le prochain plan. Elle pourra toutefois être inscrite à l'ordre du jour du plan suivant.

Infrabel maximise les plages horaires libres de toute circulation pour les travaux en Campine afin de limiter autant que possible les inconvénients pour les voyageurs. Néanmoins, des travaux ferroviaires de grande envergure entraînent toujours quelques perturbations. En 2024, les travaux sur la ligne 19 se feront, dans la mesure possible, durant la nuit en semaine et le week-end. Lorsque la circulation devra être interrompue, des bus de remplacement assureront les liaisons.

een Belgisch loon uitgekeerd? Ik hoop dat ze de nodige financiële ondersteuning zullen krijgen.

*Het incident is gesloten.*

**20** Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een tweede spoor tussen Balen en Neerpelt" (55029250C)

**20.01** Marianne Verhaert (Open Vld): Infrabel zal een tweede spoorbaan aanleggen tussen Balen en Neerpelt. De verdubbeling staat al op de agenda sinds 2009 en in 2016 is het project opgenomen in de Vlaamse spoorprioriteiten. Eind dit jaar hoopt Infrabel een vergunning te krijgen en begin 2024 zouden de werken kunnen worden aangevat. De werken zullen het treinaanbod in de Kempen verbeteren en dat is meer dan nodig. Zullen na de werken effectief meer treinen rijden op de Kempense lijnen? Welke vooruitzichten schept deze infrastructuurverbetering concreet?

Momenteel wordt veel gewerkt op de Kempense sporen. Welke hinder zullen die werken veroorzaken? Worden de diverse werven op elkaar afgestemd zodat de totale hinder geen jaren duurt?

**20.02** Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS en Infrabel laten mij weten dat tussen Mol en Neerpelt elk uur een IC-trein rijdt vanuit Antwerpen-Centraal. Tijdens de piekuren is er telkens een trein naar en van Brussel extra. Van maandag tot zondag tijdens de zomervakantie rijdt er ook een trein tussen Neerpelt en Blankenberge.

Elke drie jaar maakt de NMBS een vervoersplan op. Pas eind 2026 zal de tweesporigheid een feit zijn. Een uitbreiding van het treinaanbod tussen Mol en Neerpelt kan dus niet in het volgende vervoersplan bekeken worden. In het daaropvolgende vervoersplan kan dat wel op tafel komen.

Infrabel maximaliseert het werkvenster van de werken in de Kempen zoveel mogelijk om de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken. Omvangrijke spoorwerken kunnen echter nooit impactloos worden uitgevoerd. In 2024 zal zoveel mogelijk tijdens weeknachten en in het weekend worden gewerkt aan lijn 19. Wanneer de lijn moet worden onderbroken, zal een vervangbus worden ingelegd.

**20.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Des adaptations sont nécessaires lors des travaux, mais je doute que les intérêts des voyageurs soient suffisamment pris en compte.

*L'incident est clos.*

**21** **Questions jointes de**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La diminution de l'offre en raison d'une pénurie de personnel" (55029249C)
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La suppression de trains en Campine en raison de pénuries de personnel" (55029253C)
- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La suspension de la liaison Neerpelt-Bruxelles" (55029269C)
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les lignes ferroviaires en pénurie temporaire de personnel" (55029266C)

**21.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Depuis le 23 mai 2022, dix voyages en train par jour sont supprimés dans la Campine et dans le Nord du Limbourg. On craint qu'ils ne soient jamais rétablis. Les trains qui circulent toujours ont souvent une composition réduite et accusent souvent un retard.

Combien de trains ont été supprimés supplémentaires en raison du manque de personnel depuis la réduction de l'offre des services? Combien de nouveaux accompagnateurs de train ont été déployés dans l'intervalle? Quand la Campine pourra-t-elle à nouveau bénéficier d'une offre de transport complète?

**21.02** **Wouter Raskin** (N-VA): Pourquoi la SNCB a-t-elle décidé de supprimer temporairement le train de pointe entre Bruxelles et Neerpelt? Qu'en pense le ministre? Quand cette liaison sera-t-elle rétablie?

**21.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Lors de l'audition de ce matin, nous avons appris que chaque mois, environ 400 trains sont supprimés.

Quand le manque de personnel au sein de la SNCB sera-t-il complètement résorbé? Quand les lignes ferroviaires en sous-effectif seront-elles à nouveau opérationnelles?

**21.04** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je partage la frustration au sujet des trains supprimés ou des retards. Le recrutement et la formation de nouveaux agents prennent du temps. Le taux d'absentéisme des accompagnateurs de

**20.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Bij werken zijn aanpassingen nodig, maar ik betwijfel of de belangen van de reizigers voldoende doorwegen.

*Het incident is gesloten.*

**21** **Samengevoegde vragen van**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het verminderen van het aanbod wegens personeelstekort" (55029249C)
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Afgeschafte treinen in de Kempen wegens personeelstekorten" (55029253C)
- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De opschorting van de verbinding Neerpelt-Brussel" (55029269C)
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Tijdelijk onderbemande spoorlijnen" (55029266C)

**21.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Sinds 23 mei 2022 worden er nog steeds dagelijks 10 treinritten afgeschaft in de Kempen en Noord-Limburg. Er wordt gevreesd dat ze nooit meer zullen terugkomen. De treinen die wel nog rijden hebben vaak een verminderde samenstelling en er zijn ook veel vertragingen.

Hoeveel treinen werden er sinds de vermindering van het dienstaanbod nog extra afgeschaft wegens personeelstekorten? Hoeveel nieuwe treinbegeleiders zijn er ondertussen al ingezet? Wanneer zullen de Kempen weer van een volledig vervoersaanbod kunnen genieten?

**21.02** **Wouter Raskin** (N-VA): Waarom koos de NMBS voor de opschorting van de piekurtrein tussen Brussel en Neerpelt? Wat is de mening van de minister? Wanneer zal deze verbinding opnieuw verzekerd worden?

**21.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Tijdens een hoorzitting vanmorgen vernamen we dat er per maand ongeveer 400 treinen geschorst worden.

Wanneer zal het personeelstekort bij de NMBS volledig weggewerkt zijn? Wanneer zullen de onderbemande spoorlijnen opnieuw operationeel zijn?

**21.04** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik deel de frustratie over treinen die geannuleerd of vertraagd zijn. Het aanwerven en opleiden van nieuw personeel kost tijd. Er blijft een verhoogd absentisme onder de treinbegeleiders van boven

train reste élevé et dépasse les 10 %. Cette situation a donné lieu à la suppression totale de 1 948 trains et à la suppression partielle de 1 495 trains. Un jour ouvrable, la SNCB fait circuler quelque 3 800 trains.

Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 avril 2022, 139 nouveaux accompagnateurs de train ont commencé leur formation. En juin, en juillet et en août, on attend l'arrivée de 104 nouveaux accompagnateurs de train à pied d'œuvre, soit une augmentation de l'effectif des accompagnateurs de train de 3 %. La SNCB continue sur sa lancée et poursuit son effort de recrutement d'accompagnateurs de train.

J'ai demandé à la SNCB de faire circuler les trains sur les liaisons assurées à capacité maximale. Or, cette option n'est pas toujours réaliste. De même, j'ai insisté pour que l'ensemble des trains P soit rétabli le plus rapidement possible. La SNCB examine la faisabilité d'une remise en circulation dès septembre 2022.

**21.05 Marianne Verhaert (Open Vld):** À chaque fois, on nous donne des engagements, mais ils ne sont malheureusement pas souvent suivis d'actes. Nous observons peu de changement sur le terrain, si ce n'est même une dégradation de la situation.

Les usagers du train en Campine sont réellement laissés pour compte. Si on continue ainsi, il n'en restera plus aucun.

**21.06 Wouter Raskin (N-VA):** Le ministre continue d'insister auprès de la SNCB, mais celle-ci fait la sourde oreille. Il ne cesse de parler de voyages sans émission de gaz à effet de serre, de transports en commun confortables et ponctuels et d'une offre ferroviaire étendue afin d'encourager les citoyens à renoncer à la voiture. La région du Limbourg est toutefois structurellement désavantagée en termes d'investissements ferroviaires et est une fois de plus durement touchée.

**21.07 Tomas Roggeman (N-VA):** Manifestement, il n'existe aucun plan pour la reprise du service habituel. Notre seul espoir réside dans le recrutement de nouveaux membres du personnel, ce qui n'est pas évident sur un marché du travail étriqué. Le ministre demande de surcroît une augmentation de la capacité. Cela risque d'aggraver encore les problèmes.

*L'incident est clos.*

**22 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des voitures partagées sur les terrains de la SNCB"**

10 %. In het eerste semester van 2022 waren er hierdoor 1.948 volledige en 1.495 partiële afschaffingen van treinen. Op een werkdag legt de NMBS zo'n 3.800 treinen in.

Tussen 1 januari en 30 april 2022 zijn 139 nieuwe treinbegeleiders gestart met hun opleiding. In juni, juli en augustus wordt een instroom verwacht van 104 nieuwe treinbegeleiders of een stijging van het aantal treinbegeleiders met 3 %. De NMBS blijft treinbegeleiders aanwerven.

Ik vroeg de NMBS om de treinen die wel verzekerd kunnen worden met maximale capaciteit te laten rijden. Die optie is echter niet altijd mogelijk. Ik heb er ook op aangedrongen dat alle P-treinen zo snel mogelijk terug in dienst worden genomen. De NMBS bekijkt of dit mogelijk is vanaf september 2022.

**21.05 Marianne Verhaert (Open Vld):** Telkens opnieuw horen wij engagementen, maar daar komt jammer genoeg niet veel van in huis. We zien weinig verandering of het gaat zelfs nog achteruit.

De Kempense reiziger blijft echt in de kou staan. Als we zo voortdoen, zullen er geen reizigers meer overblijven.

**21.06 Wouter Raskin (N-VA):** De minister blijft aandringen bij de NMBS, maar hij vindt geen gehoor. De minister heeft de mond vol van broeikasgasvrije verplaatsingen, van comfortabel en stipt openbaar vervoer en een uitgebreid spooraanbod zodat mensen aangemoedigd worden om de auto te laten staan. De regio Limburg is echter structureel onderbedeeld wat spoorweginvesteringen betreft en wordt opnieuw extra getroffen.

**21.07 Tomas Roggeman (N-VA):** Er is duidelijk geen plan voor de heropstart van de normale dienstverlening. Onze enige hoop ligt bij de aanwerving van nieuw personeel, wat op een krappe arbeidsmarkt niet evident is. De minister vraagt dan nog eens een capaciteitsuitbreiding. Dat dreigt de problemen nog groter te maken.

*Het incident is gesloten.*

**22 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Deelwagens op de gronden van de NMBS" (55029252C)**

**(55029252C)**

**22.01 Marianne Verhaert** (Open Vld): En Flandre, nous effectuons une transition vers des transports publics plus efficaces, plus durables et plus flexibles. Au cœur de cette transition: la mobilité combinée. La mobilité partagée via les voitures partagées occupera une place importante, avec le train comme colonne vertébrale.

Pourquoi la SNCB refuse-t-elle de créer des places de stationnement pour voitures partagées sur ses terrains dans la zone de transport Campine?

**22.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est membre consultatif des quinze zones de transport flamandes.

La SNCB et moi-même sommes favorables à la mobilité combinée. Des voitures partagées Cambio sont déjà disponibles dans les gares. La SNCB est également actionnaire d'Optimobil Belgium. En outre, la SNCB prévoit la possibilité d'installer d'autres voitures partagées, mais à des conditions qui ont été clairement communiquées aux différents partenaires des régions de transport.

La SNCB salue par ailleurs toutes les initiatives qui contribuent au développement ultérieur des gares en tant que pôles de transport public. Ceci est tout à fait conforme à la Vision Rail 2040 récemment approuvée.

**22.03 Marianne Verhaert** (Open Vld): Cette réponse ne correspond pas aux messages que nous recevons de la région de transport.

*L'incident est clos.*

**23 Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55029176C)**

**23.01 Tim Vandenput** (Open Vld): Le transfert modal est l'un des piliers de la stratégie Shift 2027 développée par Brussels Airport. Les vols court-courriers seront progressivement supprimés, ce qui n'est possible que s'il existe des solutions de remplacement valables. L'accord de gouvernement contient l'ambition d'établir la connexion entre l'aéroport et les aéroports voisins par le biais de liaisons ferroviaires à grande vitesse. Une étude réalisée par le SPF Mobilité à propos du remplacement des vols court-courriers par des liaisons à grande vitesse a été finalisée en mars 2022.

Quelles en sont les conclusions?

**22.01 Marianne Verhaert** (Open Vld): In Vlaanderen maken we de overstap naar efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Centraal in de switch staat de combimobiliteit. Deelmobiliteit met deelwagens krijgt een belangrijke plaats. De trein is de ruggengraat.

Waarom weigert de NMBS de creatie van parkeerplaatsen voor deelwagens op haar gronden in de vervoerregio Kempen?

**22.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS is adviserend lid van de vijftien Vlaamse vervoerregio's.

Zowel ikzelf als de NMBS zijn voorstander van combimobiliteit. Er zijn nu al deelwagens van Cambio in de stations aanwezig. De NMBS is ook aandeelhouder van Optimobil Belgium. De NMBS voorziet ook in de mogelijkheid om andere deelwagens te plaatsen, maar wel onder voorwaarden die duidelijk werden gecommuniceerd aan de verschillende partners in de vervoerregio's.

De NMBS verwelkomt verder alle initiatieven die bijdragen aan de verdere uitbouw van de stations tot knooppunten van openbaar vervoer. Dat is volledig in lijn met de onlangs goedgekeurde Spoorvisie 2040.

**22.03 Marianne Verhaert** (Open Vld): Dit antwoord spoot niet met de berichten die wij van de vervoerregio krijgen.

*Het incident is gesloten.*

**23 Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55029176C)**

**23.01 Tim Vandenput** (Open Vld): Een van de pijlers in de strategieshift 2027 van Brussels Airport is de modal shift. Korteafstandsvluchten worden afgebouwd. Dat kan alleen als er een volwaardig alternatief is. Het regeerakkoord bevat de ambitie om de luchthaven met hogesnelheidstreinen te verbinden met de omliggende luchthavens. Een studie van de FOD Mobilité over de vervanging van korteafstandsvluchten door hst-verbindingen was in maart 2022 afgerond.

Wat zijn de resultaten?

**23.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le transfert modal est une priorité. Dans l'étude du SPF Mobilité sur le remplacement de certains vols de courte distance par le train, le choix ne s'est porté dans aucun scénario à moyen terme jusqu'en 2030 sur une liaison directe avec Brussels Airport via des trains à grande vitesse. La topologie du réseau ferroviaire qui dessert l'aéroport n'est pas adaptée à une liaison à grande vitesse.

À long terme, le tracé de la nouvelle ligne 36, qui desservira directement l'aéroport en ligne droite et aura un point d'arrêt dans une gare spécialement aménagée à l'aéroport, permettra d'offrir un service à grande vitesse efficace vers l'Allemagne. Les trains en provenance de France peuvent être prolongés sans faire partie du plan de transport national.

**23.03** **Tim Vandenput** (Open Vld): Je me réjouis que l'analyse ait été faite, mais je suis déçu par le résultat. Il ne doit tout de même pas être si difficile de faire passer un train à grande vitesse dans le tunnel Diabolo? Une nouvelle connexion me semble impossible du point de vue technique et de l'aménagement du territoire. Je vais me pencher sur l'étude.

Je pense qu'il faut utiliser l'infrastructure existante. Les NS et la SNCB se chamaillent au sujet de la suppression du train IC entre Brussels Airport et Amsterdam. Le cas échéant, Brussels Airport serait complètement isolé. Le ministre doit œuvrer pour une liaison à grande vitesse via l'infrastructure existante.

*L'incident est clos.*

#### **24** Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident avec menaces en gare de Malines-Nekkerspoel" (55029105C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu à la gare de Malines-Nekkerspoel" (55029110C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation du nombre d'incidents dans les trains durant l'été" (55029305C)

**24.01** **Frank Troosters** (VB): Je souhaiterais obtenir des informations détaillées sur l'incident entre une accompagnatrice de train et un groupe de jeunes à la gare de Mechelen-Nekkerspoel.

Les jeunes avaient-ils un billet valable et, dans le cas contraire, ont-ils reçu une amende? Leur identité a-t-elle été vérifiée et quelles mesures

**23.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De modal shift is een prioriteit. In de studie van de FOD Mobiliteit over de vervanging van bepaalde kortereafstandsvluchten door de trein werd op de middellange termijn tot 2030 niet geopteerd voor een rechtstreekse verbinding met Brussels Airport via hst's. De topologie van het spoorwegnet dat de luchthaven bedient, is niet geschikt voor een hst-verbinding.

Op de lange termijn zal het tracé van de nieuwe lijn 36, die de luchthaven rechtstreeks in een rechte lijn aandoet, met een speciaal uitgerust station in de luchthaven zorgen voor een efficiënte hst-dienst naar Duitsland. De treinen uit Frankrijk kunnen verlengd worden zonder deel uit te maken van het nationale vervoersplan.

**23.03** **Tim Vandenput** (Open Vld): Ik ben blij dat de analyse is gemaakt, maar ik ben ontgoocheld over het resultaat. Het kan toch niet zo moeilijk zijn om een hst door de Diabolotunnel te laten rijden? Een nieuwe verbinding lijkt me technisch en qua ruimtelijke ordening onmogelijk. Ik zal de studie bekijken.

Ik denk dat de bestaande infrastructuur moet worden gebruikt. De NS en de NMBS bakkeleien over de afschaffing van de intercitytrein tussen Brussels Airport en Amsterdam. Dat zal Brussels Airport isoleren. De minister moet ijveren voor een hst-verbinding via de bestaande infrastructuur.

*Het incident is gesloten.*

#### **24** Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bedreigingen in het station Mechelen-Nekkerspoel" (55029105C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident in het station Mechelen-Nekkerspoel" (55029110C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inperken van incidenten op treinen tijdens de zomerperiode" (55029305C)

**24.01** **Frank Troosters** (VB): Graag ontvang ik gedetailleerde informatie over het incident tussen een treinbegeleidster en een groep jongeren in het station Mechelen-Nekkerspoel.

Beschikten de jongeren over een geldig vervoersbewijs en zo niet, werden ze daarvoor boeet? Werd hun identiteit gecontroleerd en welke

*seront prises à leur rencontre? Comment les problèmes liés aux auteurs de troubles seront-ils jugulés à l'avenir? Quand la plainte de l'accompagnatrice de train sera-t-elle traitée et le ministre en informera-t-il les autorités concernées?*

**24.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** *Que s'est-il exactement passé le soir du mercredi 22 juin à la gare de Malines-Nekkerspoel, lorsqu'une accompagnatrice de train a abandonné des jeunes sur le quai parce qu'elle se sentait menacée? Comment l'incident est-il examiné? Un meilleur soutien pour de telles situations est-il prévu?*

**24.03 Tomas Roggeman (N-VA):** *Ces dernières années également, durant les mois d'été, plusieurs incidents provoqués par des auteurs de troubles ont eu lieu, y compris dans les trains et les gares.*

*Quelles mesures supplémentaires la SNCB prendra-t-elle pour assurer la sécurité des voyageurs et du personnel? Un échange d'informations est-il mis en place avec De Lijn à cet égard? Combien de fois la SNCB s'est-elle déjà constituée partie civile, cette année, à la suite d'une agression contre un membre de son personnel? Peut-elle également le faire pour des incidents ayant provoqué des dégâts aux propriétés de la SNCB ou pour des intrusions sur les voies ayant entraîné des retards?*

**24.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** *Voyager en toute sécurité est un chapitre essentiel de la Vision Rail 2040 et du projet de contrat de service public conclu avec la SNCB.*

*L'accompagnatrice à la gare de Malines-Nekkerspoel a été confrontée à une agression dont se sont rendus coupables des voyageurs. Un procès-verbal a été dressé et une enquête a été ouverte. Le 23 juin, la SNCB s'est concertée avec le bourgmestre et le chef de corps de Malines. Elle a signé des accords avec les services de police en vue d'échanges d'informations sur les déplacements des jeunes au départ et à destination de Malines et de Malines-Nekkerspoel.*

*Pendant les mois d'été, la SNCB renforcera son offre de trains. Les équipes de Securail sont mobilisées de façon dynamique pendant toute l'année et dans le cadre de cette mobilisation, il est tenu compte de la météo, d'éventuels événements culturels ou autres et des vacances scolaires et des jours fériés. Une attention est prêtée au trafic ferroviaire vers la côte et les parcs récréatifs. Un effort particulier est demandé à tous les agents qui entrent en contact avec le public. La SNCB fait en*

*stappen zullen er worden ondernomen? Hoe zullen problemen met amok makende jongeren in de toekomst worden beteugeld? Op welke termijn zal de klacht van de treinbegeleidster worden afgehandeld en zal de minister de betrokken instanties daarover informeren?*

**24.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** *Wat is er op woensdagavond 22 juni precies gebeurd in het station Mechelen-Nekkerspoel, toen een treinbegeleidster jongeren op het perron liet staan omdat ze zich bedreigd voelde? Hoe wordt het voorval onderzocht? Komt er een betere ondersteuning voor dit soort situaties?*

**24.03 Tomas Roggeman (N-VA):** *Ook de voorbije jaren deden zich tijdens de zomermaanden meermaals incidenten met amokmakers voor, ook in treinen en stations.*

*Welke extra maatregelen neemt de NMBS om de veiligheid voor de passagiers en het personeel te verzekeren? Bestaat er daarover een informatie-uitwisseling met De Lijn? Hoe vaak heeft de NMBS zich dit jaar al burgerlijke partij gesteld naar aanleiding van agressie tegen haar personeel? Kan dat ook bij een incident met schade aan NMBS-eigendom of bij spoorlopen met vertragingen als gevolg?*

**24.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** *Veilig reizen is een essentieel hoofdstuk in de Spoorvisie 2040 en in het ontwerp van openbardienstcontract met de NMBS.*

*De treinbegeleidster in het station Mechelen-Nekkerspoel werd geconfronteerd met agressie van reizigers. Er werd een proces-verbaal opgesteld en er wordt een onderzoek gevoerd. De NMBS had op 23 juni overleg met de burgemeester en de korpschef van Mechelen. De NMBS heeft afspraken gemaakt met de politiediensten om informatie uit te wisselen over de verplaatsingen van jongeren van en naar Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel.*

*De NMBS zal tijdens de zomermaanden haar treinaanbod versterken. De ploegen van Securail worden het hele jaar door dynamisch ingezet, rekening houdend met het weer, evenementen en schoolvakanties of feestdagen. Er is aandacht voor het treinverkeer naar de kust en naar recreatieparken. Er wordt een inspanning gevraagd van alle personeelsleden die in contact staan met het publiek. De NMBS doet ook een beroep op jobstudenten voor de nodige begeleiding.*

autre appel à des étudiants jobistes aux fins d'un accompagnement si cela s'avère nécessaire.

Chaque année, la SNCB organise de nombreuses réunions préparatoires avec la police et les pouvoirs locaux pour assurer une bonne coordination des opérations. La SNCB doit transporter les voyageurs munis d'un titre de transport valable et assurer leur sécurité dans les limites de ses compétences. En cas de trouble de l'ordre public, la police est avertie. Une large concertation a eu lieu après les incidents à Gand et des règles ont été convenues avec la police en matière d'échange d'informations. En ce qui concerne l'intervention des services de police et les chiffres concrets en matière de poursuite de faits punissables commis à l'encontre du personnel de la SNCB, je vous renvoie à ma collègue de l'Intérieur.

**24.05 Frank Troosters (VB):** Le seul nouvel élément dans la réponse du ministre concerne le recours au travail étudiant.

**24.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Les étudiants jobistes ne pourront jouer qu'un rôle mineur. En revanche, la présence de personnel peut garantir une surveillance suffisante.

**24.07 Tomas Roggeman (N-VA):** Je crains que le déploiement flexible de personnel et le travail étudiant ne suffisent pas. Il faudra également renforcer les instruments de sécurité.

*L'incident est clos.*

**25 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des amplificateurs pour une meilleure réception GSM dans les wagons de la SNCB" (55029265C)**

**25.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Dans le passé, l'évaluation finale du projet pilote visant à proposer une connexion wifi dans les trains de la SNCB a été négative en raison du coût trop élevé de l'installation et du fait qu'un nombre croissant de voyageurs avaient accès à l'Internet mobile. Afin de garantir la réception des signaux mobiles dans les trains, il est possible d'utiliser des amplificateurs.

*Le ministre est-il prêt, avec son homologue compétente en matière de télécommunications, à lancer un tel projet pilote associant la SNCB et Proximus? Va-t-il adresser une telle demande à la SNCB? Quelles autres initiatives seront-elles prises?*

**25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** L'installation du wifi entraîne effectivement des

Elk jaar houdt de NMBS talrijke voorbereidende vergaderingen met de politie en de lokale overheden om te zorgen voor een goede coördinatie van de operaties. De NMBS moet reizigers met een geldig vervoersbewijs vervoeren en de veiligheid van de reizigers verzekeren binnen de grenzen van haar bevoegdheid. Wanneer de openbare orde wordt verstoord, wordt de politie verwittigd. Na de incidenten in Gent vond breed overleg plaats en werden met de politie afspraken gemaakt over informatie-uitwisseling. Voor de inzet van de politiediensten en voor concrete cijfers over de vervolging van strafbare feiten ten nadele van NMBS-personeel verwijs ik naar mijn collega van Binnenlandse Zaken.

**24.05 Frank Troosters (VB):** Het enige nieuwe in het antwoord van de minister was de inzet van jobstudenten.

**24.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Jobstudenten zullen slechts een kleine rol kunnen spelen. De inzet van personeel kan wel zorgen voor voldoende toezicht.

**24.07 Tomas Roggeman (N-VA):** Met flexibele arbeidsinzet en jobstudenten alleen zullen we er niet komen, vrees ik. Ook de veiligheidsinstrumenten moeten worden versterkt.

*Het incident is gesloten.*

**25 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Versterkers voor mobiele ontvangst op treinstellen van de NMBS" (55029265C)**

**25.01 Tomas Roggeman (N-VA):** In het verleden was het eindoordeel over het proefproject van wifi op de treinstellen van de NMBS negatief door de te hoge kostprijs voor de installatie en het feit dat meer reizigers gebruik kunnen maken van mobiel internet. Om de ontvangst van mobiele signalen in treinstellen te garanderen, kan men zogenaamde versterkers toepassen.

*Is de minister bereid om samen met zijn collega, bevoegd voor Telecom, een dergelijk proefproject tussen de NMBS en Proximus op te starten? Zal hij daartoe een vraag richten aan de NMBS? Welke andere initiatieven zullen worden genomen?*

**25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De installatie van wifi vergt inderdaad te veel

coûts de réalisation trop importants. Il existe évidemment d'autres solutions permettant d'améliorer la connectivité pour les voyageurs. La SNCB veut dès lors investir dans une meilleure réception du signal GSM à bord des trains, ce qui est possible grâce à un vitrage spécial fabriqué en utilisant la technique du *decoating*. La SNCB voudrait à tout le moins utiliser ce type de vitrage sur les voitures M7. La livraison des vitrages est prévue à partir de la fin de l'année 2022 et, en ce qui concerne les voitures M6, leur utilisation est prévue lors de la grande révision des équipements, à partir de fin 2022. Il ressort d'une récente enquête de l'IBPT que, sur les lignes les plus fréquentées, la probabilité moyenne d'obtenir une connexion à bord du train est de 98,2 % alors que la vitesse de téléchargement moyenne atteint 55Mbps, c'est-à-dire des résultats très honorables.

*Président: Jean-Marc Delizée*

**25.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Ce taux de couverture de 98,2 % est, bien entendu, le résultat cumulé de tous les fournisseurs de télécommunications réunis et personne ne combine tous ces abonnements sur son appareil. En réalité, ce pourcentage est donc beaucoup plus faible. L'amélioration de la réception par l'installation de nouvelles vitres est en soi louable, mais ne suffira pas.

*L'incident est clos.*

**26 Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution des moyens provenant du fonds de relance européen" (55029310C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation au rail de moyens issus du fonds de relance européen" (55029448C)

**26.01 Frank Troosters (VB):** Selon la nouvelle clé de répartition des moyens provenant du fonds de relance européen, la Belgique percevra 1,4 milliard d'euros de moins que prévu initialement.

*Les moyens provenant de ce fonds et qui ont été alloués précédemment à la SNCB et à Infrabel sont-ils garantis? Quelles sont les conséquences de ce manque à gagner pour la réalisation de la Vision Rail 2040? L'Inspection des finances a déjà indiqué précédemment que les plans ferroviaires du ministre étaient irréalisables sur le plan budgétaire. Le ministre partage-t-il cet avis?*

**26.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Pour faire

uitvoeringskosten. Er zijn natuurlijk andere maatregelen om de connectiviteit te verbeteren voor de reizigers. De NMBS wil daarom inzetten op een betere ontvangst van het gsm-signaal in de trein, wat kan dankzij speciale beglazing, de zogeheten *decoating*-techniek. De NMBS wil die beglazing alvast gebruiken op de M7-rijtuigen. De levering van die beglazing is gepland vanaf eind 2022. Voor de M6-rijtuigen staat het gebruik van de beglazing gepland voor de grote revisie van de uitrusting vanaf eind 2022. Recent onderzoek van het BIPT wees uit dat men op de meest gebruikte lijnen een gemiddelde kans op een verbinding in de trein heeft van 98,2 % en een gemiddelde downloadsnelheid van 55Mbps, wat goede resultaten zijn.

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée*

**25.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Die dekkingsgraad van 98,2 % is natuurlijk het cumulatieve resultaat van alle telecomaandieners samen en niemand combineert op zijn toestel al die abonnementen. In werkelijkheid ligt dat percentage dus een stuk lager. Een betere ontvangst via nieuwe beglazing is op zich lovenswaardig, maar alleen daarmee zullen wij het niet halen.

*Het incident is gesloten.*

**26 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verminderde middelen uit het Europese relancefonds" (55029310C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Middelen voor het spoor uit het EU-relancefonds" (55029448C)

**26.01 Frank Troosters (VB):** De nieuwe verdeelsleutel van de middelen uit het Europese relancefonds toont aan dat België maar liefst 1,4 miljard euro minder zal ontvangen dan aanvankelijk bepaald.

*Zijn de eerder toegewezen middelen uit het Europese relancefonds aan de NMBS en Infrabel gegarandeerd? Wat zijn de gevolgen voor de realisatie van Spoorvisie 2040? De Inspectie van Financiën zei eerder al dat de spoorplannen van de minister budgettair onhaalbaar waren. Gaat de minister daarmee akkoord?*

**26.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Om de

face aux conséquences de la crise du coronavirus, la Commission européenne a mis en place un fonds de relance de 750 milliards d'euros en 2020. La facilité pour la reprise et la résilience (FRR) en est l'instrument principal. Pour la Belgique, un peu plus de 5,9 milliards d'euros de subventions étaient prévues. Il apparaît maintenant que la Belgique recevra 1,4 milliard d'euros de moins.

Quelle part de ce fonds de relance européen sera réellement investie dans les chemins de fer? Cela aura-t-il des conséquences pour les chemins de fer, le personnel et les voyageurs? Le ministre devra-t-il renégocier les investissements? Quels projets ferroviaires spécifiques seraient reportés ou annulés, le cas échéant?

**26.03** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Mme Vindevoghel est trop pessimiste. Le financement déjà approuvé pour Infrabel et la SNCB dans le cadre du plan fédéral de relance et d'investissements n'est pas affecté par cette réduction. La disponibilité de fonds européens doit également être prise en compte dans le financement global des ressources pour le développement du secteur ferroviaire. Toutefois, l'impact de ce financement n'a pas d'effet significatif sur la Vision Rail 2040 approuvée.

L'Inspection des finances a rendu un avis favorable sur la Vision Rail 2040 et a acquiescé à l'élaboration d'un cadre politique clair. Cela nous permettra de déterminer avec précision les besoins de financement. Les discussions en cours sur le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel doivent concrétiser les objectifs de la Vision Rail 2040 et en même temps chiffrer les ressources nécessaires. L'ensemble du gouvernement soutient l'idée que les chemins de fer constituent l'épine dorsale de notre mobilité.

**26.04** **Frank Troosters** (VB): Je me réjouis qu'il n'y ait pas d'impact sur la Vision Rail 2040 approuvée. Toutefois, j'entends dire que les besoins de financement restent à déterminer. J'attendrai donc pour voir la suite du dossier.

**26.05** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il s'agit d'1,4 milliard d'euros en moins, ce qui n'est pas des cacahuètes. Je ne comprends pas comment le ministre pourra réaliser ses ambitions de la sorte.

**26.06** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il ne s'agit pas d'1,4 milliard d'euros en moins pour la SNCB et Infrabel, mais d'un montant qui s'applique à l'ensemble de la Belgique et que le

gevolgen van de coronacrisis het hoofd te bieden, richtte de Europese Commissie in 2020 een Coronaherstelfonds van 750 miljard euro op. De Recovery and Resilience Facility (RRF) is daarin de belangrijkste portefeuille. Voor België was iets meer dan 5,9 miljard euro aan subsidies gepland. Nu blijkt dat België 1,4 miljard euro minder zal krijgen.

Hoeveel uit dat EU-herstelfonds zal er uiteindelijk effectief worden geïnvesteerd in het spoor? Heeft dit gevolgen voor het spoor, het personeel en de reizigers? Moet de minister nu heronderhandelen over de investeringen? Welke concrete treinprojecten worden eventueel uitgesteld of geschrapt?

**26.03** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Mevrouw Vindevoghel is te pessimistisch. De reeds goedgekeurde financiering voor Infrabel en de NMBS in het raam van het Federaal Herstel- en Investeringsplan wordt niet aangetast door die vermindering. Bij de algehele financiering van de middelen voor de ontwikkeling van de spoorwegsector moet men ook rekening houden met de beschikbaarheid van Europese financiering. De impact van deze financiering heeft echter geen betekenisvolle invloed op de goedgekeurde Spoorvisie 2040.

De Inspectie van Financiën heeft een gunstig advies uitgebracht over de Spoorvisie 2040 en ingestemd met het opzetten van een duidelijk beleidskader. Zo kunnen we dan de financieringsbehoeften precies bepalen. De lopende besprekingen over het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel moeten de doelstellingen van de Spoorvisie 2040 concretiseren en tegelijk de vereiste middelen becijferen. De voltallige regering staat achter de idee van het spoor als ruggengraat van onze mobiliteit.

**26.04** **Frank Troosters** (VB): Ik ben blij dat er geen impact zal zijn op de goedgekeurde Spoorvisie 2040. Anderzijds hoor ik dat de financieringsbehoeften nog moeten worden bepaald. Ik wacht de zaak dus verder af.

**26.05** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het gaat om 1,4 miljard euro minder, wat niet niks is. Ik weet niet hoe de minister zo zijn ambities kan waarmaken.

**26.06** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het gaat niet om 1,4 miljard euro minder voor de NMBS en Infrabel, maar om een bedrag dat geldt voor heel België en dat de federale regering compenseert

gouvernement fédéral compensera pour les chemins de fer et les autres projets du plan de relance.

*L'incident est clos.*

**27** Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire entre Renaix et Gand" (55029329C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur la ligne ferroviaire Renaix-Eeklo et son éventuelle électrification" (55029433C)

**27.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Après avoir réagi positivement à une demande du conseil communal de Renaix visant à faire électrifier la ligne ferroviaire Gand – Renaix, le ministre a renvoyé la balle à la SNCB. Or celle-ci a réagi en déclarant que ces travaux n'étaient pas prévus à court terme.

Les locomotives diesel seront-elles mises hors service en 2030 ou en 2034? L'électrification sera-t-elle réellement planifiée? Pourquoi le ministre ne dégage-t-il pas de budget à cet effet? Quels projets d'électrification sont prévus dans les années à venir?

**27.02** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *La Flandre orientale est la seule province du pays où circulent encore autant de trains diesel. Les trains diesel actuels ne répondent pourtant plus aux normes d'émission européennes depuis 2005.*

*Quand les trains diesel existants, qui sont particulièrement impopulaires et circulent sur la ligne entre Renaix et Eeklo, seront-ils mis hors service? Seront-ils remplacés par des trains à batteries? Est-il prévu d'électrifier la ligne? A-t-on débloqué un budget afin d'accélérer la sortie du diesel pour le transport des personnes? Des objectifs seront-ils intégrés dans le nouveau contrat de gestion?*

*À Renaix, deux ponts sont actuellement en cours de rénovation en même temps, ce qui entraîne des nuisances importantes pour les riverains.*

*Pourquoi ces travaux ne pouvaient-ils pas être réalisés successivement? La ville de Renaix a-t-elle demandé à Infrabel d'étaler les travaux afin qu'ils se suivent?*

**27.03** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le réseau de passagers en Belgique est l'un des plus électrifiés en Europe, avec plus de 97 % des

voor het spoor en de andere projecten van het relanceplan.

*Het incident is gesloten.*

**27** Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn tussen Ronse en Gent" (55029329C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spoorlijn Ronse-Eeklo en de eventuele elektrificatie van de lijn" (55029433C)

**27.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister reageerde positief op een vraag van de gemeenteraad van Ronse om de spoorlijn Gent-Ronse te elektrificeren, maar schoof de hete aardappel door naar de NMBS, die reageerde dat dit niet voor meteen is.

Worden de diesellocomotieven in 2030 of in 2034 buiten dienst gesteld? Zal de elektrificatie überhaupt ingepland worden? Waarom trekt de minister hiervoor geen budget uit? Welke elektrificatieprojecten zijn er gepland in de komende jaren?

**27.02** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Nergens in ons land rijden er nog zoveel dieseltreinen als in Oost-Vlaanderen. Nochtans voldoen de huidige dieseltreinen al sinds 2005 niet meer aan de Europese uitstootnormen.*

*Wanneer zullen de huidige onpopulaire dieseltreinen op het traject Ronse - Eeklo uit dienst worden genomen? Worden ze vervangen door een batterijtrein? Zijn er plannen om de treinlijn te elektrificeren? Is er een budget om het personenvervoer versneld te ontdieselen? Worden er doelstellingen opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst?*

*In Ronse worden momenteel twee bruggen tegelijk gerenoveerd. Dit zorgt voor grote hinder bij de omwonenden.*

*Waarom konden de werken niet na elkaar worden uitgevoerd? Heeft de stad Ronse Infrabel verzocht om de werken na elkaar uit te voeren?*

**27.03** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het Belgische passagiersnetwerk is een van de meest geëlektrificeerde in Europa met meer dan 97 %

lignes qui sont électrifiées.

La SNCB utilise encore 94 autorails diesel. Ceux-ci sont conformes aux normes européennes de l'époque et peuvent toujours être utilisés. La SNCB les supprimera théoriquement au plus tard en 2034. Entre-temps, j'examine, avec la SNCB et Infrabel, les différentes possibilités de réduire le plus rapidement possible la part restante de la traction diesel. Un groupe de travail conjoint a été mis en place à cet effet au début de l'année 2022.

Le gouvernement a également décidé de mettre 2 millions d'euros à disposition pour financer un projet pilote de locomotives à hydrogène.

Les travaux à réaliser aux ponts devaient perturber le moins possible la circulation routière et ferroviaire et c'est pourquoi ils ont été réalisés dans le délai le plus bref possible, c'est-à-dire pendant deux week-ends consécutifs, pendant une période calme au début des vacances d'été. La ville de Renaix estimait également que les nuisances devaient être aussi limitées dans le temps que possible.

**27.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Les trains diesel sont dommageables pour l'environnement, mais l'échéance pour la suppression progressive de la traction diesel a été repoussée de quatre ans en quelques mois seulement et ce dossier évolue dans le mauvais sens. En outre, le ministre ne fournit aucune explication à cet égard.

**27.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Le dossier n'avance qu'à petits pas. Il n'est pas clair non plus si le nouveau contrat de gestion prévoit des moyens supplémentaires pour supprimer la présence des trains diesel sur le rail belge.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55029334C de M. Senesael est transformée en question écrite.

**28 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point sur l'exécution de la résolution concernant la ligne ferroviaire L204" (55029345C)**

**28.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Le 11 juin 2020, la Chambre a adopté une résolution sur le maintien des investissements dans la ligne ferroviaire Gand-Terneuzen. Où en est-on?

**28.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Le désenclavement durable des ports est un des fers de lance du gouvernement. Une déclaration

geëlektrificeerde lijnen.

De NMBS zet nog 94 dieselmotorwagens in. Zij voldoen aan de toenmalige Europese normen en mogen nog steeds worden ingezet. De NMBS zal ze theoretisch uiterlijk tegen 2034 buiten dienst stellen. Samen met de NMBS en Infrabel bekijk ik intussen ook de verschillende opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen. Begin 2022 is daarvoor een gezamenlijke werkgroep opgestart.

De regering heeft ook besloten 2 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de financiering van een proefproject met waterstoflocomotieven.

De werken aan de bruggen moesten zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor het reizigersverkeer en het treinverkeer en werden daarom in een zo kort mogelijk periode, met name twee achtereenvolgende weekends, uitgevoerd in een kalme periode in het begin van de zomervakantie. De stad Ronse was ook van mening dat de hinder best zo kort mogelijk duurde.

**27.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Dieseltreinen zijn geen goede zaak voor het leefmilieu, maar de deadline voor het uitdoven van de dieseltractie is op een paar maanden tijd al met vier jaar opgeschoven in de verkeerde richting. De minister geeft daarvoor ook geen verklaring.

**27.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Het gaat allemaal traag. Er is ook geen duidelijkheid of er in de nieuwe beheersovereenkomst extra middelen zitten voor ontdieseling.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55029334C van de heer Senesael wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**28 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van de uitvoering van de resolutie over spoorlijn L204" (55029345C)**

**28.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Op 11 juni 2020 keurde de Kamer een resolutie goed over het behoud van de investeringen in de spoorverbinding Gent-Terneuzen. Wat is de stand van zaken?

**28.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De duurzame ontsluiting van de havens is een speerpunt van de regering. Eind februari 2022 werd

d'intentions a été signée fin février 2022 pour le projet Rail Ghent Terneuzen. Le cahier des charges de l'étude de faisabilité est en cours de rédaction. Parallèlement, les tracés potentiels font l'objet d'études approfondies. Le lancement de l'étude de faisabilité est prévu pour le mois de novembre 2022.

ProRail et Infrabel s'emploient à développer une organisation commune pour le projet, dans laquelle North Sea Port sera étroitement impliqué. Un accord de collaboration sera mis sur pied à cet effet. Un groupe de travail doit se pencher sur les questions de procédures. La fiche est en cours d'achèvement et sera transmise dans les prochains jours. Pour ce projet, une structure claire a été mise en place avec les divers acteurs impliqués, parmi lesquels la Région flamande.

*L'incident est clos.*

**29** Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de terrains de la SNCB sur lesquels passe une autoroute cyclable" (55029360C)

**29.01** Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB vend une parcelle de terrain à Deinze qui se situe sur le tracé de la piste cyclable rapide F7 entre Courtrai et Gand. C'est étrange et cela détonne avec la teneur de ma proposition de résolution adoptée voici deux ans, dans laquelle la coopération de la SNCB aux projets en lien avec le vélo était demandée.

Comment se fait-il que la SNCB propose ce terrain à la vente? Les communes et les provinces en ont-elles été informées? La SNCB ne devrait-elle pas être incitée à mieux tenir compte des conséquences de sa stratégie immobilière?

**29.02** Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je prends toutes les mesures possibles pour encourager l'utilisation du vélo. BE Cyclist est le premier plan d'action fédéral pour la promotion du vélo et l'aménagement de pistes cyclables rapides en fait partie. Les entreprises ferroviaires attachent tout comme moi beaucoup d'importance aux solutions intermodales et y coopèrent avec d'autres autorités. Il apparaît dans ce dossier que la piste cyclable rapide a été aménagée sur un terrain de la SNCB sans que cette dernière en ait été informée.

La vente du terrain vise à régulariser la situation. La SNCB a pris contact avec la ville de Deinze et avec la province de Flandre orientale. La SNCB adjugera le terrain sur la base des offres. La SNCB doit respecter le cadre légal de 1991 et veiller à ce que toutes les parties intéressées puissent participer à

een intentieverklaring ondertekend voor het project Rail Ghent Terneuzen. Het bestek voor de haalbaarheidsstudie is in opmaak. Daarnaast worden diepgaande onderzoeken gedaan naar mogelijke tracés. De start van de haalbaarheidsstudie is gepland in november 2022.

ProRail en Infrabel werken aan de ontwikkeling van een gezamenlijke projectorganisatie, waarbij North Sea Port nauw betrokken is. Hiervoor zal een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld. Een werkgroep moet zich buigen over het procedurele verloop. De fiche wordt gefinaliseerd en zal eerstdaags bezorgd worden. Er is een duidelijke projectstructuur opgesteld met de diverse stakeholders, waaronder het Vlaamse Gewest.

*Het incident is gesloten.*

**29** Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van NMBS-gronden waarop een fietssnelweg gelegen is" (55029360C)

**29.01** Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS verkoopt een stuk grond in Deinze waar een segment van de fietssnelweg F7 tussen Kortrijk en Gent over loopt. Dat is vreemd en het vloekt met mijn resolutie van twee jaar geleden die de medewerking van de NMBS vraagt voor fietsprojecten.

Hoe kan het dat de NMBS deze grond aanbiedt? Werden de gemeenten en de provincie daarover geïnformeerd? Moet de NMBS niet aangespoord worden om meer rekening te houden met de gevolgen van haar vastgoedbeleid?

**29.02** Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik neem alle mogelijke maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren. BE Cyclist is het eerste federale plan ter promotie van de fiets en de aanleg van fietssnelwegen is er een onderdeel van. De spoorbedrijven en ik hechten veel belang aan intermodale oplossingen en werken daar samen met andere overheden aan. In dit dossier blijkt dat de fietssnelweg werd aangelegd op een grond van de NMBS, zonder dat die daar iets van wist.

De grond wordt verkocht om de toestand te regulariseren. De NMBS heeft contact opgenomen met de stad Deinze en met de provincie Oost-Vlaanderen. Op basis van de offertes zal de NMBS de grond toewijzen. De NMBS moet zich aan het wettelijk kader van 1991 houden en ervoor zorgen

la procédure. L'entreprise ferroviaire doit également réaliser la vente en tenant compte des prix du marché et respecter le droit européen en matière de concurrence et les règles relatives aux aides d'État. Les communes sont aussi averties par la SNCB.

Il est essentiel, à mes yeux, que les entreprises ferroviaires puissent assumer pleinement leur mission de service public. Ce principe et ceux de transparence et de cohérence s'appliquent également aux contacts avec d'autres administrations. C'est pour cette raison que j'ai veillé à ce que le contrat de gestion avec la SNCB soit désormais rebaptisé en contrat de service public.

**29.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Il est étrange qu'une piste cyclable soit aménagée sur un terrain de la SNCB sans que celle-ci en soit informée. Qu'il soit possible qu'un acquéreur privé vienne acheter le terrain et la piste cyclable rapide, est encore plus étrange. Ce n'est pas la première fois que la stratégie immobilière de la SNCB présente de telles anomalies. Il conviendrait peut-être d'examiner attentivement les règles légales, car un droit de préemption des villes et des communes serait tout à fait défendable.

*L'incident est clos.*

### **30 Questions jointes de**

- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de rames M7 sur la ligne Anvers-Charleroi" (55029393C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de rames M7" (55029430C)

**30.01 Ben Segers (Vooruit):** À présent, aux heures de pointe, des rames M4 circulent sur l'une des liaisons ferroviaires les plus fréquentées du pays, à savoir la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi. Généralement, au départ d'Anvers-Berchem, il manque des places assises à bord de ce train. De plus, ce train n'est pas équipé d'un emplacement pour vélos ni d'une climatisation. Avant, cette ligne était desservie par des rames M6.

Où sont-elles utilisées aujourd'hui? Pourquoi les rames M4 sont-elles utilisées aux heures de pointe sur la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi? La mise en service des rames M7 changera-t-elle la donne sur cette ligne à partir de 2023?

**30.02 Frank Troosters (VB):** Les premières rames M7 ont été mises en service sur la ligne Ostende-

dat alle geïnteresseerden kunnen meedingen. Het spoorbedrijf moet ook tegen marktprijzen verkopen en het Europese mededingingsrecht respecteren, net als de regels inzake staatssteun. Ook de gemeenten worden door de NMBS op de hoogte gebracht.

Ik vind het essentieel dat de spoorbedrijven hun taak van openbare dienstverlening ten volle vervullen. Dat geldt ook in hun contacten met andere besturen die transparant en consistent moeten zijn. Het is daarom dat ik het beheerscontract van de NMBS heb omgedoopt tot een openbaredienstcontract.

**29.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Het is een bizar gegeven dat er een fietspad is aangelegd op een grond van de NMBS zonder dat die dat wist. Nog frappanter is dat het mogelijk is dat er een privé koper opduikt die de grond koopt met fietssnelweg en al. Het is niet de eerste keer dat er vreemde dingen gebeuren in het vastgoedbeleid van de NMBS. De wettelijke regels moeten misschien eens tegen het licht worden gehouden, want een lokaal voorkooprecht voor steden en gemeenten zou toch heel verdedigbaar zijn.

*Het incident is gesloten.*

### **30 Samengevoegde vragen van**

- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikname van M7-treinstellen op de lijn Antwerpen-Charleroi" (55029393C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikname van M7-treinstellen" (55029430C)

**30.01 Ben Segers (Vooruit):** Momenteel rijden er tijdens de piekmomenten M4-treinstellen op een van de drukste treinverbindingen van het land, Antwerpen-Brussel-Charleroi. De trein heeft meestal onvoldoende zitplaatsen vanaf Antwerpen-Berchem. Bovendien biedt hij geen plaats voor het stallen van fietsen en is er geen airconditioning. Vroeger reden er M6-treinstellen.

Waar worden die nu ingezet? Waarom worden de M4-treinstellen op piekmomenten ingezet voor de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi? Zal de komst van de M7 iets veranderen op deze lijn vanaf 2023?

**30.02 Frank Troosters (VB):** De eerste M7-treinstellen werden in gebruik genomen op de lijn

*Eupen.*

*Combien de rames M7 ont été livrées dans l'intervalle? Quelle est la suite du calendrier? Pourquoi les rames M6 ou M7 ne circulent-elles sur la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi? À partir de quand sera-ce le cas?*

**30.03** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Par rapport à 2021, le nombre de rames M6 utilisées sur les lignes IC Charleroi-Essen et Charleroi-Anvers-Luchtbal n'a pas évolué. Certaines de ces liaisons ont déjà été exploitées avec des rames M4.

Pour des raisons de maintenance, il peut arriver que des rames M4 soient désormais utilisées sur certaines lignes précédemment desservies par des rames M6, et vice versa. Depuis quelques semaines, la SNCB a également constaté un taux d'occupation élevé sur certains trains M4, avec une augmentation significative du nombre de voyageurs. Pour compenser le manque de places assises, l'horaire du matériel sera adapté dès la rentrée scolaire pour orienter les rames M6 vers les trains les plus occupés.

Pour l'instant, il n'y a pas encore des projets concrets pour équiper l'IC Charleroi-Essen et l'IC Charleroi-Anvers-Luchtbal de rames M7 dans les années à venir.

La SNCB étudie les possibilités. Avec l'arrivée des voitures M7, le matériel roulant obsolète, principalement des voitures M4 et des locomotives T21 et T27, sera progressivement remplacé. Il est prévu que les M4 seront complètement retirés du service en 2025.

*L'incident est clos.*

**31** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos aux abords des gares" (55029394C)**

**31.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre a demandé à la ministre Verlinden et à la police de s'atteler prioritairement à la lutte contre le vol de vélos.

Combien de parkings pour vélos gérés par la SNCB sont désormais équipés de caméras de surveillance? Quels sont les sites qui en seront bientôt dotés? Quelles actions supplémentaires la SNCB et le ministre prendront-ils pour sécuriser les parkings pour vélos et prévenir les vols de vélos? Des consignes pour vélos seront-elles installées dans les parkings pour vélos? Comment se déroule

*Oostende-Eupen.*

*Hoeveel M7-treinstellen zijn er intussen geleverd? Wat is de verdere planning? Waarom wordt er op de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi niet met M6- of M7-treinstellen gereden? Vanaf wanneer zal dat wel het geval zijn?*

**30.03** **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): In vergelijking met 2021 is het aantal M6-treinstellen op de IC-lijnen Charleroi-Essen en Charleroi-Antwerpen-Luchtbal niet gewijzigd. Sommige van die verbindingen werden reeds eerder geëxploiteerd met M4-stellen.

Om redenen van onderhoud kan het dat op sommige lijnen waarop vroeger M6-treinstellen reden, nu M4-stellen rijden en omgekeerd. Sinds enkele weken stelt de NMBS ook een hoge bezettingsgraad vast op sommige M4-treinen, met een aanzienlijke toename van het aantal klanten. Om het gebrek aan zitplaatsen te compenseren zal de dienstregeling van het materieel vanaf het begin van het schooljaar worden aangepast, om de M6 naar de drukste treinen te leiden.

Momenteel zijn er nog geen concrete plannen om de IC Charleroi-Essen en de IC Charleroi-Antwerpen-Luchtbal de komende jaren uit te rusten met M7-treinstellen.

De NMBS bekijkt wel wat er mogelijk is. Met de levering van de M7's wordt het oude materieel, voornamelijk M4-rijtuigen en T21- en T27-locomotieven, geleidelijk vervangen. De M4's zullen volgens plan in 2025 volledig uit dienst genomen zijn.

*Het incident is gesloten.*

**31** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsdiefstallen aan stations" (55029394C)**

**31.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister heeft zijn collega Verlinden en de politie opgeroepen om prioritair werk te maken van de strijd tegen fietsdiefstallen.

Hoeveel fietsparkings in beheer van de NMBS beschikken ondertussen over camerabeveiliging? Op welke sites komt die er binnenkort? Welke bijkomende acties zullen de NMBS en de minister ondernemen ter beveiliging van de fietsparkings en ter preventie van fietsdiefstallen? Zullen er fietskluisen worden geplaatst in de fietsparkings? Hoe verloopt de samenwerking tussen de NMBS en

la coopération entre la SNCB et les zones de police locales pour l'enregistrement des vélos, le suivi et la prévention des vols de vélos? Qu'attend la SNCB de la police?

**31.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La lutte contre le vol de vélos est une de mes priorités dans le cadre de Be Cyclist, le plan fédéral pour la promotion du vélo. En collaboration avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, j'étudie la possibilité de créer un registre central des vélos. La lutte contre le vol de vélos est également reprise dans la nouvelle version de la Note-cadre sur la Sécurité intégrale et des mesures sont prises contre la vente de bicyclettes volées.

En 2020, 73 parkings pour vélos de la SNCB étaient équipés de caméras de surveillance: 53 en Flandre, 6 à Bruxelles et 14 en Wallonie. À court terme, la SNCB prévoit 10 parkings pour vélos supplémentaires avec contrôle d'accès et surveillance par caméra: 7 en Flandre et 3 en Wallonie. Pour chaque nouvel emplacement pour vélos, une évaluation des risques est réalisée et l'équipement est adapté en conséquence.

En collaboration avec la SNCB, nous travaillons sur différentes pistes pour améliorer la sécurité, par exemple par le bais de l'identification obligatoire des utilisateurs. En outre, la SNCB participe activement aux groupes de travail et aux plates-formes de concertation organisés par une ville ou par la police dans le cadre du vol de vélos. La SNCB fournit des avis aux villes et à la police sur les questions relatives à la sécurité des parkings pour vélos, tant du point de vue technico-préventif que du point de vue de l'infrastructure, et partage les plans de l'infrastructure et de l'équipement avec la police.

**31.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Les citoyens investissent de plus en plus dans des vélos électriques et des *speed pedelecs* coûteux. Tous ces investissements dans un transfert modal ne peuvent porter des fruits que si les usagers du rail ont la certitude que leurs vélos coûteux ne seront pas volés à la gare. Nous devons fournir des efforts pour y parvenir. Vous n'avez pas réagi à ma proposition d'installer des consignes pour vélos. J'encourage le ministre à poursuivre la sécurisation des gares.

*L'incident est clos.*

**32** **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le faible taux de perception des amendes LEZ infligées aux conducteurs français" (55029440C)**

de lokale politiezones voor de fietsregistratie en de opvolging en preventie van fietsdiefstallen? Wat verwacht de NMBS van de politie?

**31.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De strijd tegen fietsdiefstal is een van mijn prioriteiten in het raam van Be Cyclist, het federaal plan ter promotie van de fiets. Samen met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken bestudeer ik de mogelijkheid om een centraal fietsregister aan te leggen. De strijd tegen fietsdiefstallen wordt ook opgenomen in de nieuwe versie van de Kadernota Integrale Veiligheid en er worden maatregelen genomen tegen de verkoop van gestolen fietsen.

In 2020 waren 73 fietsparkings van de NMBS uitgerust met camerabewaking: 53 in Vlaanderen, 6 in Brussel en 14 in Wallonië. De NMBS plant op korte termijn 10 extra fietsenstallingen met toegangscontrole en camerabewaking: 7 in Vlaanderen en 3 in Wallonië. Voor elke nieuwe fietsenstalling wordt een risico-inschatting gemaakt en de uitrusting wordt daaraan aangepast.

Samen met de NMBS werken wij op verschillende sporen om de veiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld via een verplichte identificatie van de gebruikers. Voorts neemt de NMBS actief deel aan werkgroepen en overlegplatformen die door een stad of de politie worden georganiseerd in het kader van fietsdiefstallen. De NMBS adviseert steden en politie bij vragen over de veiligheid in de fietsstallingen, zowel vanuit technisch-preventief als infrastructureel oogpunt, en deelt plannen van de infrastructuur en uitrusting met de politie.

**31.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mensen investeren steeds vaker in dure elektrische fietsen en speedpedelecs. Al die investeringen in een modal shift kunnen maar renderen wanneer treingebruikers de zekerheid hebben dat hun dure fiets niet gestolen wordt aan het station. Daartoe moeten wij inspanningen leveren. Ik hoor niets over mijn voorstel om fietskluizen te installeren. Ik moedig de minister aan om verder te gaan in de beveiliging van de stations.

*Het incident is gesloten.*

**32** **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lage inningsgraad van aan Franse chauffeurs opgelegde LEZ-boetes" (55029440C)**

**32.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): *Un tiers des amendes infligées aux Néerlandais et aux Français pour non-respect de la zone de basses émissions (ZBE) à Anvers entre 2019 et 2021 n'ont pas encore été perçues. La plupart de ces amendes concernent des véhicules non enregistrés.*

*Comment pouvons-nous accroître ce taux de perception? Le ministre prépare-t-il un accord avec la France pour permettre l'échange des données relatives aux véhicules français, comme c'est le cas pour les véhicules néerlandais?*

**32.02 Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Il existe des accords bilatéraux avec les Pays-Bas et la France, mais la France considère que l'échange de données sur les infractions ZBE ne relève pas du champ d'application de cet accord. La France veut suspendre l'échange de données. Nous avons fait remarquer à la France que l'accord ne peut être suspendu car, selon l'article 4 de l'accord, les différends concernant son interprétation et son application doivent être réglés par des concertations diplomatiques entre les ministres des Affaires étrangères. Cette question fait l'objet d'un suivi.

Nous avons plaidé auprès de la Commission européenne pour une extension du champ d'application de la directive *cross-border*. Aujourd'hui, les infractions ZBE ne sont pas reprises dans la liste limitative des infractions.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 35.*

**32.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): *Een derde van de boetes voor Nederlanders en Fransen wegens het niet respecteren van de lage-emissiezone (LEZ) in Antwerpen van 2019 tot 2021 is nog niet geïnd. Het gaat veelal over niet-geregistreerde voertuigen.*

*Hoe krijgen we die inningsgraad omhoog? Werkt de minister aan een akkoord met Frankrijk om de gegevens van Franse wagens beschikbaar te maken, zoals dat bestaat voor Nederlandse wagens?*

**32.02 Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Er zijn bilaterale akkoorden met zowel Nederland als Frankrijk, maar Frankrijk is van mening dat het uitwisselen van gegevens inzake LEZ-overtredingen niet binnen de toepassing van dit akkoord valt. Frankrijk wil de uitwisseling van gegevens opschorten. Wij hebben Frankrijk erop gewezen dat het akkoord niet kan worden opgeschort omdat geschillen over de interpretatie en de toepassing volgens artikel 4 van het akkoord geregeld moeten worden via diplomatieke overleg tussen de ministers van Buitenlandse Zaken. Dit wordt opgevolgd.

Wij hebben bij de Europese Commissie gepleit voor een uitbreiding van het toepassingsgebied van de Cross Border-richtlijn. Vandaag worden LEZ-overtredingen niet genoemd in de limitatieve lijst met overtredingen.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.35 uur.*