CRIV 55 **COM 784**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

11-05-2022

Après-midi

Woensdag

11-05-2022

Namiddag

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

Abréviations dans la numérotation des publications :		*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*	
DOC 55 0000/000	*Document parlementaire de la 55e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*	*DOC 55 0000/000*	*Parlementair stuk van de 55e 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
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Questions jointes de 1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des transports en commun" (55026043C) 1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de l'augmentation prévue des tarifs de la SNCB" (55026108C) 1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blocage des prix des billets de la SNCB en vertu de l'accord sur l'énergie" (55026184C) 1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse du prix des carburants sur la SNCB" (55026492C) 1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gel des prix des billets de la SNCB et le switch énergétique" (55026559C) 1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paquet énergétique et les tarifs de la SNCB" (55026728C) 1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix croissants de l'énergie et des matériaux" (55026643C) 1

Orateurs: **Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Mélissa Hanus, Nicolas Parent, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité**, Marianne Verhaert**

Débat d'actualité sur le manque de personnel à la SNCB et questions jointes de 8
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de services de la SNCB, en particulier au nord" (55026708C) 8
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre élevé de jours de compensation et la pénurie de personnel à la SNCB" (55027500C) 8
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027505C) 8
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de personnel aux chemins de fer" (55027522C) 8
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027661C) 8
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service offert par la SNCB" (55027673C) 8
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la pénurie de personnel sur le service de trains" (55027700C) 8

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Débat d'actualité sur le Bureau du Plan et l'offre 19

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prijzen in het openbaar vervoer" (55026043C) 1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de geplande prijsverhoging bij de NMBS" (55026108C) 1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blokkering van de ticketprijzen bij de NMBS ten gevolge van het energieakkoord" (55026184C) 1
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de stijging van de brandstofprijzen op de NMBS" (55026492C) 1
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bevriezing van de NMBS-tarieven en de energietransitie" (55026559C) 1
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energiepakket en de tarieven van de NMBS" (55026728C) 1
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijgende energie- en materiaalprijzen" (55026643C) 1

Sprekers: **Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Mélissa Hanus, Nicolas Parent, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit**, Marianne Verhaert**

Actualiteitsdebat over het tekort aan personeel bij de NMBS en toegevoegde vragen van 8
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS, met focus op het noorden" (55026708C) 8
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hoge aantal compensatiedagen en het tekort aan personeel bij de NMBS" (55027500C) 8
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelstekort" (55027505C) 8
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij de spoorwegen" (55027522C) 8
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelsgebrek" (55027661C) 8
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS" (55027673C) 8
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het personeelstekort op de treindienst" (55027700C) 8

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Josy Arens, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Actualiteitsdebat over het Planbureau en het 19

de trains 2040, interpellation et questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions pessimistes en ce qui concerne l'évolution du transport ferroviaire de personnes" (55027304C) 19
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau du Plan concernant les perspectives de transport" (55027306C) 19
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan en matière de mobilité" (55000281I) 19
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et du SPF Mobilité sur les perspectives de la demande de transport" (55027355C) 19
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur l'offre ferroviaire" (55027604C) 19
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et la Vision Rail 2040" (55027634C) 19
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision Rail 2040" (55027660C) 19
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les critiques exprimées par l'Inspection des finances en ce qui concerne la Vision Rail 2040" (55027701C) 19
Orateurs: **Tomas Roggeman, Josy Arens, Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Motions 31

Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parc automobile de la SNCB" (55000278I) 32
Motions 34
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pour la gare de Leuze-en-Hainaut" (55024860C) 34
Orateurs: **Patrick Prévot, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 36
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal situé à Gentbrugge" (55025860C) 36
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de la SNCB pour l'incendie sur le site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55026692C) 36
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

treinaanbod 2040, interpellatie en toegevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De negatieve voorspellingen over de evolutie van het personenvervoer per spoor" (55027304C) 19
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau over de vooruitzichten inzake de transportvraag" (55027306C) 19
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiliteitsverwachtingen van het Federaal Planbureau" (55000281I) 19
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau en de FOD Mobiliteit over de vooruitzichten van de transportvraag" (55027355C) 19
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over het treinaanbod" (55027604C) 19
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Federaal Planbureau en de Spoorvisie 2040" (55027634C) 19
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Spoorvisie 2040" (55027660C) 19
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kritiek van de Inspectie van Financiën m.b.t. de Spoorvisie 2040" (55027701C) 19
Sprekers: **Tomas Roggeman, Josy Arens, Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Moties 31

Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wagenpark van de NMBS" (55000278I) 32
Moties 34
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het station Leuze-en-Hainaut" (55024860C) 34
Sprekers: **Patrick Prévot, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 36
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55025860C) 36
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de NMBS voor de brand op de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55026692C) 36
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de 38
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La livraison des rames M7 et le déploiement du système de sécurité ETCS sur le matériel roulant" (55025872C) 38
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard de livraison du matériel roulant à la SNCB" (55025996C) 38
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55027143C) 38
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transfert par le département innovation de la SNCB de savoir-faire flamand" (55025881C) 41
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des terminaux de paris dans les gares de la SNCB" (55025932C) 42
Orateurs: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 44
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55025933C) 44
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'érosion des droits des passagers aériens" (55025934C) 44
Orateurs: **Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB et d'Infrabel" (55026004C) 48
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique en ce qui concerne les parkings de gare payants" (55026050C) 50
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des propriétés d'Infrabel et des ouvrages d'art en particulier (suite)" (55026177C) 51
Orateurs: **Hervé Rigot, Georges Gilkinet**,

Samengevoegde vragen van 38
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De levering van de M7-treinen en de uitrol van het ETCS-veiligheidssysteem op het rollend materieel" (55025872C) 38
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laattijdige levering van rollend materieel aan de NMBS" (55025996C) 38
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoornet" (55027143C) 38
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het doorsluizen van een Vlaamse knowhow door het innovation department van de NMBS" (55025881C) 41
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gokterminals in NMBS-stations" (55025932C) 42
Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 44
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55025933C) 44
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitholling van de rechten van vliegtuigpassagiers" (55025934C) 44
Sprekers: **Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS en Infrabel" (55026004C) 48
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beleid inzake de betalende stationsparkings" (55026050C) 50
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de eigendommen en in het bijzonder van de kunstwerken van Infrabel (vervolg)" (55026177C) 51
Sprekers: **Hervé Rigot, Georges Gilkinet**,

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire européens dont la validité n'est pas prolongée en Belgique" (55026200C) 53
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 55
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements sur la ligne de Montzen et sur la liaison Bruxelles-Luxembourg" (55026203C) 55
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La date de fin des travaux de l'Axe 3" (55026265C) 55
Orateurs: **Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 58
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026211C) 58
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026239C) 58
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les retards pris dans les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026263C) 58
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation des lignes ferroviaires 96 et 97" (55026214C) 60
Orateurs: **Catherine Fonck**, présidente du groupe Les Engagés**, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 62
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des moyens supplémentaires pour le rail" (55026240C) 62
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens alloués à la SNCB et Infrabel par l'État fédéral" (55026264C) 62
Orateurs: **Frank Troosters, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 67
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture du marché du rail et l'exécution de l'accord de gouvernement" (55026433C) 67
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes de libéralisation du rail" (55027278C) 67

vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EU-rijbewijzen die in België niet verlengd worden" (55026200C) 53
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 55
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in de Montzenlijn en in de spoorverbinding Brussel-Luxemburg" (55026203C) 55
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De einddatum van de werken aan As 3" (55026265C) 55
Sprekers: **Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 58
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werf van het station Gent-Sint-Pieters" (55026211C) 58
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilstand van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026239C) 58
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026263C) 58
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie op de spoorlijnen 96 en 97" (55026214C) 60
Sprekers: **Catherine Fonck**, voorzitster van de Les Engagés-fractie**, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 62
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra geld voor het spoorgebeuren" (55026240C) 62
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de federale Staat aan de NMBS en Infrabel toegekende middelen" (55026264C) 62
Sprekers: **Frank Troosters, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 67
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling van de spoormarkt en de uitvoering van het regeerakkoord" (55026433C) 67
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De proefprojecten op het stuk van de liberalisering van het spoorverkeer" (55027278C) 67

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un projet pilote concernant un opérateur ferroviaire privé" (55027486C) 67
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes en préparation de l'ouverture du marché ferroviaire" (55027506C) 67

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

Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes" (55026515C) 69

Orateurs: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La 5G dans les trains" (55026641C) 71
Orateurs: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison Anvers-Hamont" (55026642C) 73
Orateurs: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55026644C) 74
Orateurs: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port de signes convictionnels au sein du personnel des chemins de fer belges" (55026537C) 75
Orateurs: **François De Smet, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recommandations formulées à la suite des attentats du 22 mars" (55026701C) 78
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject m.b.t. een private spooroperator" (55027486C) 67
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De pilootprojecten ter voorbereiding van de openstelling van de spoormarkt" (55027506C) 67
Sprekers: **Josy Arens, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inruimen van meer locaties voor windmolens zonder dat de luchtverkeersveiligheid in gevaar komt" (55026515C) 69
Sprekers: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "5G op de trein" (55026641C) 71
Sprekers: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55026642C) 73
Sprekers: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen" (55026644C) 74
Sprekers: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dragen van levensbeschouwelijke tekenen door het Belgische spoorwegpersoneel" (55026537C) 75
Sprekers: **François De Smet, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanbevelingen na de aanslagen van 22 maart" (55026701C) 78

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

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

du

MERCREDI 11 MAI 2022

Après-midi

_____

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 11 MEI 2022

Namiddag

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.
De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prijzen in het openbaar vervoer" (55026043C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de geplande prijsverhoging bij de NMBS" (55026108C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blokkering van de ticketprijzen bij de NMBS ten gevolge van het energieakkoord" (55026184C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de stijging van de brandstofprijzen op de NMBS" (55026492C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bevriezing van de NMBS-tarieven en de energietransitie" (55026559C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energiepakket en de tarieven van de NMBS" (55026728C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijgende energie- en materiaalprijzen" (55026643C)
01 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des transports en commun" (55026043C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de l'augmentation prévue des tarifs de la SNCB" (55026108C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blocage des prix des billets de la SNCB en vertu de l'accord sur l'énergie" (55026184C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse du prix des carburants sur la SNCB" (55026492C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gel des prix des billets de la SNCB et le switch énergétique" (55026559C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paquet énergétique et les tarifs de la SNCB" (55026728C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix croissants de l'énergie et des matériaux" (55026643C)

01.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ook al is de vraag 01.01 **Frank Troosters** (VB):

intussen al enigszins achterhaald, het onderwerp blijft nuttig. Half maart besliste de federale regering tot enkele voorlopige maatregelen gelet op de hoge energie-, olie- en brandstofprijzen, waarmee we nu nog worden geconfronteerd. Zo maakte zij 13 miljoen euro vrij om de geplande verhoging van het zonetarief bij de NMBS te neutraliseren. Dat komt erop neer dat de overheid als het ware in plaats van de reiziger de prijsverhoging aan de NMBS betaalt. Minister De Sutter van Groen stelde zelfs voor om de prijzen van het openbaar vervoer te verlagen.

In welke mate dekt die 13 miljoen euro de door de niet-uitvoering van de geplande prijsverhogingen gemiste opbrengsten voor de NMBS? Welke berekeningsbasis werd gebruikt voor de vaststelling van de extra middelen?

Worden de geplande prijsverhogingen bij de NMBS tijdelijk opgeschort? Indien ja, tot wanneer? Werden hier afspraken over gemaakt? In welke mate en op welke wijze werd de raad van bestuur van de NMBS betrokken bij de beslissing die op regeringsniveau werd genomen? Zullen er nog andere plannen worden voorgelegd opdat het openbaar vervoer op termijn betaalbaar blijft?

Depuis la mi-mars, nous sommes confrontés à la hausse des prix de l'énergie et le gouvernement fédéral a pris un certain nombre de mesures pour y faire face, dont l'allocation d'un budget de 13 millions d'euros pour neutraliser l'augmentation de la tarification zonale de la SNCB. La ministre De Sutter a même proposé de réduire les prix des transports publics.

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

01.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de Ecolo-Groenfractie had een waslijst aan voorstellen op de onderhandelingen voor het energieakkoord. In dat akkoord stond dat men de ticketprijzen de komende zomer niet zou verhogen, wat 13 miljoen euro zou kosten. Hiermee zou de staat de stijgende energiekosten van de NMBS gedeeltelijk compenseren.

Bent u tevreden over het resultaat van dat energieakkoord? Het akkoord bevat maatregelen ter waarde van 1,3 miljard euro, waarvan 13 miljoen euro voor het openbaar vervoer. Dat is ongeveer 1 % van het totaalbedrag. Is dat niet bijzonder weinig?

Zal 13 miljoen euro volstaan om de bijkomende energiekosten van de NMBS te compenseren? De ticketprijzen zullen in juli niet worden verhoogd met 4,5 %, zoals initieel werd gepland. Wanneer besliste de NMBS om de ticketprijzen te verhogen? Zal de NMBS in februari 2023 alsnog de ticketprijzen met 7 % verhogen? Hoelang zullen de prijzen bevroren blijven?

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

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

01.03 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'agression de la Russie contre l'Ukraine est une guerre dramatique et injustifiable. Les citoyens ukrainiens en sont les premières et principales victimes.

Compte tenu de la proximité du conflit, ses répercussions se font évidemment sentir sur tout le continent et dans tous les secteurs, et notamment celui de la mobilité. En effet, malgré l'intervention positive du gouvernement, le prix des carburants risque de continuer à fluctuer.

Ces incertitudes poussent les citoyens à chercher des alternatives. On peut donc s'attendre à ce que certains abandonnent la voiture pour prendre le train. Cela constitue un début de transfert modal qu'on

01.03 **Mélissa Hanus** (PS): De Oekraïense bevolking is natuurlijk het grootste slachtoffer van de niet te rechtvaardigen Russische agressie, maar de gevolgen daarvan laten zich voelen in heel Europa en in alle sectoren, met inbegrip van de mobiliteit. Ondanks de regeringsmaatregelen blijven de brandstofprijzen fluctueren. Sommigen nemen nu de trein in plaats van de auto, en die modal shift moeten we aanmoedigen gezien de positieve impact ervan

ne peut qu'encourager vu le rôle positif du train sur la mobilité, la sécurité routière, le réchauffement climatique ou encore la santé. En Nouvelle-Zélande, dans cet esprit, la première ministre travailliste a d'ailleurs décidé de diviser par deux le prix des billets des transports en commun.

Monsieur le ministre, la SNCB anticipe-t-elle une hausse du nombre de nouveaux usagers à mesure que les prix des carburants continueront d'augmenter? Proposerez-vous des mesures pour inciter et encourager nos citoyens qui hésitent à choisir le train?

op de gezondheid en de klimaatverandering. De premier van Nieuw-Zeeland heeft beslist de prijs van een kaartje voor het openbaar vervoer te halveren.

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

01.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, les finances des entités ferroviaires n'ont pas été épargnées par la crise sanitaire ni par la flambée des prix de l'énergie. Dans ce contexte, le gouvernement a du intervenir à de multiples reprises pour soulager cet impact budgétaire, une action déterminante pour passer l'orage et conserver une ambition nécessaire. Ainsi, les compensations et investissements nouveaux se chiffraient à 1,7 milliards lors de la présentation de la note de politique générale.*

Malgré ces moyens complémentaires, la SNCB se préparait à devoir augmenter ses tarifs en juillet 2022. Suite à une nouvelle compensation fédérale, cette augmentation a finalement été gelé.

Cette nouvelle décision intervient alors qu'il est nécessaire de redéfinir nos ambitions ferroviaires pour 10 ans et préparer la vision 2040 qui doit faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité et répondre à nos ambitions environnementales. Nous notons à ce sujet les avis positifs émis par le Conseil central de l'économie et le Conseil national du travail.

Le 18 mars dernier, le Kern a présenté de nouvelles mesures répondant à l'ambition d'un switch énergétique. Parmi celles-ci, différentes propositions concernant le rail.

Mes questions sont donc les suivantes:
- Pouvez-vous nous confirmer le gel des prix des billets de train en 2022 et 2023?
- Comment les nouveaux projets concernant le rail seront-ils financés et quel budget représentent-ils? (train à hydrogène, bornes de recharges,…)
- Avez-vous une première estimation de la puissance installable possible de panneaux solaires sur les bâtiments SNCB? Quel est le calendrier de ce projet?
- Continuez-vous à chercher des moyens complémentaires?

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

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

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

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

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

Zoekt u nog aanvullende middelen?

01.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, minister Van der Straeten heeft een voorstel gelanceerd voor bijkomende financiering voor de NMBS om de ticketprijzen te kunnen verlagen. U hebt zich daarbij aangesloten met een eigen pleidooi voor de verlaging van de ticketprijzen.

Nochtans staat in het regeerakkoord exact het tegendeel, namelijk dat de NMBS meer tariefautonomie zou moeten krijgen om zelf haar

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

ticketprijzen te bepalen en te aligneren met de markt.

Komt het voorstel van minister Van der Straeten overeen met uw eigen voorstel tot verlaging van de ticketprijzen? Of is het anders?

Waarom verbreekt u het engagement uit het regeerakkoord voor meer tariefautonomie, door zelf vanuit de regering te willen inbreken in de prijszetting?

Hoeveel extra budget voor de spoorwegen vraagt u precies aan de regering? Wanneer zult u die vraag voorleggen, dus bij welke begrotingscontrole of begrotingsopmaak?

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

01.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le ministre…

Le **président**: Je suis seulement président.

01.07 **Georges Gilkinet**, ministre: Pardon, excusez-moi, c'est l'émotion! C'est vrai, mais vous avez été ministre. Ministre un jour, ministre toujours!

Monsieur le président, chers collègues, depuis plus de deux mois déjà, une guerre s'est abattue sur l'Ukraine sous la forme d'une agression inqualifiable de l'armée du pouvoir russe, aux portes de l'Europe. Outre les drames humains que celle-ci engendre, ses conséquences se ressentent dans toute l'économie européenne et également dans toutes les familles belges.

Pour soutenir nos concitoyens face à la flambée des factures de chauffage, d'électricité et de mobilité, le gouvernement fédéral a adopté trois paquets de mesures urgentes. Nous avons complété cet effort budgétaire et réglementaire en visant à une accélération des initiatives à prendre en vue de notre indépendance et de la transition énergétique. La mobilité ferroviaire, en particulier, en est un allié de choix. Les investissements à réaliser en ce domaine sont énormes, mais également profitables. J'espère que des montants complémentaires pourront être engagés dans le futur au regard de ce qui a déjà été décidé.

Dans ce contexte, prendre le train doit être facilité, encouragé et soutenu, car ce mode de transport fait en effet partie de la solution. C'est ma conviction et la ligne que je suis depuis le début de mon mandat.

Sinds oktober 2020 zet ik mij daarom dagelijks in om van de trein een nog aantrekkelijker vervoermiddel te maken en hem de plaats te geven die hij verdient in ons vervoersaanbod. Mijn doelstelling is om meer treinen te laten rijden, zowel vroeger in de ochtend als later in de avond alsook tijdens het weekend, en zowel de betrouwbaarheid als de stiptheid te verhogen. Dat is wat de reizigers van ons vragen. Zo willen we nog meer mensen voor de trein laten kiezen en zodoende mee de modal shift naar duurzaam vervoer faciliteren.

De link tussen die ambitie voor het spoor en het huidige energiedebat is duidelijk. De trein is een duurzaam alternatief vervoermiddel en dus een bondgenoot in ons streven naar energieonafhankelijkheid, zeker in een context van stijgende brandstofprijzen.

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

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

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

Wat de tarieven betreft, de verbetering van de toegankelijkheid van de trein vormt een belangrijk aspect van mijn beleid en daarbij speelt uiteraard de betaalbaarheid van de tickets en de abonnementen uiteraard een grote rol. De vraag van de raad van bestuur van de NMBS om de tarieven de komende zomer anticiperend te verhogen om zo haar extra energiekosten gedeeltelijk te dekken, heb ik met de regering afgewezen. Dat zou immers een zeer slecht signaal zijn in een tijd waarin de brandstofprijzen aan de pomp exploderen en het belangrijk is alternatieven voor de auto aan te bieden.

Daarom heb ik er in het kader van de genomen dringende maatregelen van de regering om het spoorvervoer bijkomend tijdens de huidige energiecrisis te ondersteunen, tijdens de begrotingscontrole in de regering sterk voor geijverd bijkomende budgetten vrij te maken ter compensatie voor de NMBS. Ik heb in totaal 22 miljoen euro verkregen, zodat de NMBS haar tarieven niet vooraf al zou aanpassen aan de evolutie van de prijzen. Dat belangrijke politieke signaal bewijst hoezeer wij belang hechten aan het treinvervoer en de toegankelijkheid ervan.

Het nemen van de trein wordt dus niet duurder, wat hem nog aantrekkelijker maakt ten opzichte van bijvoorbeeld de auto, gezien de stijgende prijzen aan de pomp. Voorts zet de NMBS ook acties op om het treinvervoer nog meer aan te moedigen, zoals de promotie Duo Ticket, die nog loopt tot eind augustus en waarmee twee passagiers kunnen reizen voor de prijs van een.

évident, car le train est indéniablement un moyen de transport de substitution durable.

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

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

Il y a d'autres formules tarifaires intéressantes: les abonnements domicile-lieu de travail – avec le tiers payant qui a été élargi –, la gratuité pour les enfants jusqu'à 12 ans, les formules Pass et les billets week-end, etc.

Deuxièmement, il y a la question brûlante de la hausse des prix de l'énergie qui n'épargne personne, aucun particulier ni aucune entreprise. Inévitablement, ces prix auront des répercussions sur les compagnies ferroviaires, certainement en termes financiers. En effet, la crise actuelle entraîne une augmentation de la facture énergétique de la SNCB et d'Infrabel, qui sont les deux entreprises les plus consommatrices d'électricité dans notre pays.

L'impact sera considérable en 2022. Dans les circonstances actuelles, il est très difficile de faire des estimations définitives en raison de la volatilité des prix. Un calcul est presque immédiatement périmé.

C'est pour cette raison que le gouvernement, sur ma suggestion, a accordé un soutien supplémentaire aux compagnies ferroviaires, à savoir 82 millions d'euros, pour compenser l'augmentation des coûts énergétiques et l'indexation des salaires pour les six premiers mois de l'année 2022. La répartition exacte de ce montant entre la SNCB et Infrabel est en cours de détermination.

Le signal politique est clair là aussi: le train est notre allié dans cette crise et ceux qui le font rouler doivent être protégés.

Er zijn overigens nog andere interessante tariefformules.

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

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

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

De trein is onze bondgenoot in deze crisis.

Au total, 105 millions supplémentaires auront été octroyés à la SNCB et Infrabel dans ce cadre. Depuis le début de la législature, cela fait un total de plus de 1,7 milliard d'euros d'aide supplémentaire octroyée à nos deux entreprises ferroviaires au-delà de leur dotation annuelle.

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

Infrabel en de NMBS voeren daarnaast een beleid dat gericht is op een beperking van hun energieverbruik. Ik wil daaraan de nodige impulsen geven. Zo nemen Infrabel en de NMBS initiatieven om installaties voor hernieuwbare energie op eigen terreinen en gebouwen te plaatsen, zoals zonnepanelen of laadpalen voor elektrische wagens, ter uitvoering van het energieakkoord van de federale regering van 18 maart 2022. Een ander voorbeeld is de versnelde plaatsing van ledverlichting in de gebouwen en op de perrons. Door al die maatregelen zullen de spoorbedrijven in ieder geval al minder elektriciteit moeten aankopen.

Tot slot zijn de onderhandelingen over het nieuwe contract voor de openbare dienstverlening met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel volop bezig. Het blijft de bedoeling om de twee nieuwe contracten rond te krijgen tegen het einde van dit jaar. De onderhandelingen gaan onder meer over de tarieven en een grotere autonomie inzake tarieven voor de NMBS. Hopelijk zullen we zeer binnenkort de gelegenheid hebben om hier opnieuw over te praten.

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

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

Et cela, moins d'une semaine après que le gouvernement ait approuvé la Vision 2040 pour le rail, que j'ai élaborée depuis quelques mois et qui est la première pierre de ce bel édifice que nous sommes en train de construire.

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

Le **président**: Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Je reviens vers mes collègues.

01.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de cijfers. Als ik het goed begrepen heb, komt er nog 80 miljoen bij. Wij zijn blij dat de prijzen geblokkeerd zijn. Dat is een goede zaak. Ik hoef u er niet aan te herinneren dat we er ook voorstander van zijn om andere prijzen te blokkeren. Die maatregel kan ervoor zorgen dat meer reizigers de trein nemen en dat is voor ons een goede zaak. Wij hopen dan ook dat de huidige prijzen gehandhaafd blijven, zodat er meer gebruikgemaakt wordt van de trein.

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

01.09 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, les prix des carburants ont atteint des hauteurs historiques. Le gouvernement doit, certes, agir pour préserver le pouvoir d'achat des travailleurs, mais la situation actuelle peut aussi devenir une fenêtre d'opportunité pour encourager les automobilistes à se déplacer via les transports en commun - en train, en ce qui nous concerne.

01.09 **Mélissa Hanus** (PS): De regering moet ingrijpen om de koopkracht te vrijwaren maar de huidige situatie kan ook een gelegenheid zijn om automobilisten aan te moedigen met de trein te reizen. Als de overheid er

L'État fédéral pourrait faire d'une pierre deux coups en engageant les moyens nécessaires pour répondre concrètement à cette crise sociale, mais également à la crise climatique. Par conséquent, je salue l'initiative du gouvernement visant à encourager nos concitoyens à recourir plus souvent au train.

Toutefois, je tiens à rappeler que, malgré les efforts déployés par ce gouvernement, certaines catégories de la population ne peuvent pas se permettre de se passer pour le moment de leur voiture pour se rendre, par exemple, sur leur lieu de travail. Je pense ainsi aux employés et aux ouvriers travaillant sous le format dit des "trois pauses" ou encore aux habitants des zones rurales, qui n'ont pas toujours à leur disposition des liaisons en transport en commun. Il ne faut pas oublier de leur venir en aide, que ce soit sur le court terme en défendant leur pouvoir d'achat ou sur le moyen et long terme en augmentant l'offre de transport plus tôt le matin et plus tard le soir. Vous avez pu prendre connaissance de plusieurs propositions que je vous ai déjà soumises, notamment en ce qui concerne la province de Luxembourg.

01.10 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

En effet, l'action du gouvernement relativement aux prix répond à deux considérations. D'une part, l'attractivité des trains par rapport aux autres modes de transport repose sur un principe d'opportunité. D'autre part, intervenir sur les prix revient aussi à protéger les citoyens de l'impact de cette facture.

La crise énergétique est loin d'être terminée, comme vous l'avez rappelé. Nous avons joué les plombiers. Il faudra aussi jouer les architectes. Il a été question d'énergie renouvelable et d'indépendance énergétique de la SNCB et d'Infrabel. Nous sommes encore très loin du compte sur le plan de la production. Le gouvernement a enclenché une action à ce sujet, qu'il faudra suivre concrètement.

Enfin, une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour l'attractivité du train. Les tickets Duo sont très utiles pour séduire le client potentiel, attiré par l'offre touristique. L'Autriche a, de son côté, mis en service un ticket Climat pour chercher la clientèle qui pourrait recourir à l'intermodalité, en passant du bus au train pour 3 euros par jour. Cela fonctionne, puisque l'on compte 130 000 nouveaux abonnés aux transports.

La Vision 2040 va aussi inciter les entreprises ferroviaires à aller dans ce sens, sous forme d'une offre tarifaire attrayante. Je me réjouis de prendre connaissance de la déclinaison concrète de ces mesures. En plus de la Vision 2040, les contrats de service public vont bientôt se renouveler, tandis que les plans pluriannuels d'investissement vont prendre forme. C'est une véritable occasion pour le rail, et je m'en félicite.

01.11 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

01.12 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Het lijkt mij dat er een groot verschil is tussen de trein

de nodige middelen voor uittrekt, kan ze tegelijk een antwoord bieden op de sociale en de klimaatcrisis. Ik verheug me over de initiatieven die er genomen werden.

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

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

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

01.12 **Tomas Roggeman** (N-VA): Alors que l'accord de gouverne-

en uw spoorbeleid: de trein rijdt vooral rechtdoor, terwijl uw beleid vol scherpe bochten zit.

Het is een merkwaardige manier van werken. In uw regeerakkoord spreekt u af de NMBS een grotere tariefautonomie te geven. Uw liberale vrienden zijn voorstander van meer commerciële vrijheid. Maar wat gebeurt er dan? Niet u als bevoegd minister, maar verschillende andere ministers lanceren tegelijk voorstellen die rechtstreeks over de tarifering van de NMBS gaan. Het is dan uiteindelijk niet de NMBS, maar de regering die de beslissing neemt. Blijkbaar doet wat er afgesproken is in het regeerakkoord er niet veel meer toe.

U hebt de stijging van de tariefprijzen tegengehouden, inderdaad. Maar het voorstel dat mevrouw Van der Straeten en uzelf deden, heeft niet het status quo van de ticketprijzen als doel, maar de verlaging ervan.

Ik heb in uw antwoord hier vandaag niet kunnen ontwaren of u nog steeds voorstander bent van een verdere daling van de tarieven, dan wel of u opnieuw een bocht neemt. Ik vind het hoe dan ook een warrige manier van werken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

ment prévoit clairement une autonomie accrue en matière de tarifs pour la SNCB, plusieurs ministres lancent encore des propositions au sujet de cette tarification. Le ministre a certes empêché une hausse des tarifs, mais ces propositions évoquent une baisse des prix des billets.

02 Actualiteitsdebat over het tekort aan personeel bij de NMBS en toegevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS, met focus op het noorden" (55026708C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hoge aantal compensatiedagen en het tekort aan personeel bij de NMBS" (55027500C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelstekort" (55027505C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij de spoorwegen" (55027522C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen door personeelsgebrek" (55027661C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening van de NMBS" (55027673C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het personeelstekort op de treindienst" (55027700C)
02 Débat d'actualité sur le manque de personnel à la SNCB et questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de services de la SNCB, en particulier au nord" (55026708C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre élevé de jours de compensation et la pénurie de personnel à la SNCB" (55027500C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027505C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de personnel aux chemins de fer" (55027522C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en raison du manque de personnel" (55027661C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service offert par la SNCB" (55027673C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la pénurie de personnel sur le service de trains" (55027700C)

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb u al ondervraagd over dit onderwerp in de plenaire vergadering net voor het paasreces. Sinds het paasreces is de situatie nog niet sterk

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ce problème ne date pas d'hier mais de nombreux trains

verbeterd. Er zijn hier en daar verbeteringen vast te stellen, maar er duiken elders weer andere problemen op.

Waarover gaat het? Het gaat over treinen die worden afgeschaft omwille van een tekort aan beschikbaar personeel. De afschaffing gebeurt op het moment dat ze zouden moeten vertrekken 's morgens, dus erg laattijdig, waardoor mensen niet kunnen voorzien dat die treinen worden afgeschaft. Vooral in de depots van Antwerpen en Leuven zouden de tekorten in het personeelsbestand dusdanig groot zijn dat op bepaalde dagen, als bepaalde mensen onverwacht ziek zijn en niet komen opdagen, bepaalde treinen niet meer kunnen rijden. Dat is erg problematisch voor de reiziger, zeker als dit niet tijdig gecommuniceerd wordt. Dat is vandaag zeker het geval.

In het begin waren dat S-treinen. Tegenwoordig wordt eerder gefocust op de piekuurtreinen. Als bijvoorbeeld op lijn 4 de piekuurtreinen worden geschrapt, kan enkel nog worden gerekend op de internationale Benelux-trein, die ook al niet de meest betrouwbare trein is in België. Dit leidt tot heel veel ongeduld en ontevredenheid bij de reiziger. Ook op de lijnen vanuit de Kempen richting Brussel en Antwerpen rijden er piekuurtreinen die de jongste weken om de haverklap worden geschrapt en duiken er met de andere treinen regelmatig nog technische problemen en vertragingen op. Dit zijn ook hier gevolgen van het erg nijpende personeelsbestand en het verouderde rollend materieel, wat te maken heeft met de vertraagde instroom van de M7-rijtuigen. Dat creëert een soort van domino-effect op alle ouder materieel dat nog moet worden ingezet, met alle problemen van dien.

Daarbij komt nog de gebrekkige communicatie. Zoals daarnet al aangegeven, gebeurt de aankondiging van het schrappen van treinen omwille van een tekort aan personeel erg laat, waardoor reizigers daar heel laattijdig mee worden geconfronteerd. De dagdagelijkse pendelaar calculeert dat al enigszins in en heeft de reflex ingebouwd om 's morgens en 's avonds specifiek voor die treinen waarvan we vandaag weten dat ze onzeker zijn qua dienstverlening, op de app te kijken of ze geprogrammeerd zijn. Op basis van die app probeert de vaste reiziger toch naar het station te gaan op een bepaald uur. Zelfs de informatie in die app, die normaal toch realtime-informatie ter beschikking zou moeten stellen aan die reizigers, klopt niet. Treinen komen niet opdagen. Eerst heeft de trein vijf minuten vertraging, een beetje later tien minuten, daarna een kwartier. Uiteindelijk blijkt dat die gewoon nog in de werkplaats staat. Men wist eigenlijk van in het begin dat die trein niet zou rijden. Dat soort communicatie is erg ergerlijk.

Mijnheer de minister, de situatie is echt niet goed. Wij spreken over de trein als ruggengraat, als alternatief voor onze verzadigde wegen, maar maken dat vandaag niet waar. Integendeel, wij kunnen geen nieuwe reizigers aantrekken en hebben moeite om trouwe treinreizigers, die vaak reeds veel geduld hebben ingebouwd, te behouden. Ze worden zodanig geërgerd door de situatie dat ze er stilaan aan denken over te stappen op andere vervoersmiddelen. Wij kunnen dat echt niet lang meer volhouden.

Ik weet dat het probleem met betrekking tot het personeel niet zomaar in een-twee-drie kan opgelost worden, dat een opleiding nodig is voor de nieuwe treinbegeleiders kunnen worden ingeschakeld, maar de vraag begint toch wel heel erg nijpend te worden.

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

Quand y aura-t-il à nouveau suffisamment de personnel pour que les trains puissent circuler selon l'horaire prévu?

Vanaf wanneer kunnen wij zeggen dat er terug voldoende personeel ter beschikking is zodat wij kunnen rekenen op de inzet van alle treinen, zoals voorzien in de normale dienstregeling? Dat is de cruciale vraag.

Verder heb ik nog een hele reeks andere vragen, over betrouwbaarheid van materieel en dergelijke meer, maar de vraag over het personeel en de zekerheid van de dienstverlening, los van technische problemen, is vandaag de meest cruciale.

Mijnheer de voorzitter, ik ben wat afgeweken van mijn ingediende vragen, maar de situatie is echt niet goed.

02.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het gebeurt niet vaak, maar ik moet mij in dezen echt wel aansluiten bij de vorige spreker, nochtans iemand uit uw meerderheid.

Steeds vaker zorgen organisatorische problemen bij de NMBS voor het verstoren van het normale treinaanbod. Er zijn verschillende oorzaken, maar een van de grote oorzaken is het gebrek aan personeel. Er is een redelijke personeelsuitval. Zij hebben het ook heel moeilijk om verlofdagen en compensatiedagen op te nemen, er staan er nog 90.000 open.

Nadat de NMBS hiervoor in gebreke werd gesteld door de sociale inspectie, heeft ze nu tijd tot juni 2024 om deze achterstand weg te werken. Dat betekent dat ze die compensatiedagen zal moeten wegwerken, wat weeral bijkomende druk op de dienstverlening zal geven. Bovendien moeten vanaf dit jaar alle voorziene rust- en compensatiedagen effectief worden toegekend. Dit veroorzaakt een gebrek aan treinbegeleiders, waardoor steeds meer treinen moeten worden geschrapt. In maart 2022 zouden 1.284 treinen geschrapt zijn.

De communicatie aan de reizigers en de service ten aanzien van de reizigers is dan ook totaal ondermaats. Het is dus echt niet goed.

Kunt u de hoge cijfers van afgeschafte treinen bevestigen en misschien nog recente cijfers geven? Vindt u dat de gebrekkige personeelssituatie bij de NMBS en de gevolgen hiervan voor de vervoersplanning bijdragen aan een goede dienstverlening voor de treinreiziger? Staat het afschaffen van treinritten niet haaks op uw plannen om meer treinen te laten rijden en meer mensen naar de trein toe te leiden?

Welke acties zult u of de NMBS ondernemen opdat er snel opnieuw op volle capaciteit kan worden gereden, met een stipte en volledige service? Op welke manier zal het grote aantal compensatiedagen tegen juni 2024 worden weggewerkt, zonder dat dit effect zal hebben op het treinaanbod of de dienstverlening aan de treinreiziger? Bent u de mening toegedaan dat het gebrek aan personeel de veiligheid binnen het spoorgebeuren ten goede komt?

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

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

02.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben de grote operationele problemen bij de NMBS al geschetst.

Onder meer door het personeelstekort wordt de dienstregeling niet gegarandeerd en er zijn nog andere problemen. Het is niet de eerste

02.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Alors même que l'offre ferroviaire actuelle ne peut même pas être garantie, le ministre ne cesse d'évoquer l'extension de l'offre et

keer dat dit ter sprake komt en we hebben hierover al vaker gedebatteerd. Al van bij het begin van deze bestuursperiode ligt dit op de tafel en we hebben jammer genoeg nog geen verbetering gezien, integendeel.

Wat mij frappeert, is dat u ondertussen de mond vol hebt van de uitbreiding van het aanbod. Uw beloftes daarover zijn niet meer bij te houden. Vorige week kregen we opnieuw de boodschap dat er in elk station om de tien minuten of om het kwartier een trein moet vertrekken, dat het spooraanbod moet verdubbelen van 8 naar 15 % en dat er miljoenen treinreizigers en treinritten moeten bijkomen, de befaamde modal shift.

Dat is allemaal leuk, maar ondertussen zien we op het terrein dat uw beleid er niet eens in slaagt om het bestaande aanbod te garanderen en dat duizenden treinritten worden afgeschaft. In maart werden er meer dan 1.200 volledige treinritten en 2.500 gedeeltelijke treinritten geschrapt en dat wordt meestal vlak voor het vertrek gecommuniceerd. Een dergelijk beleid moedigt het treingebruik niet aan, maar jaagt de mensen naar de wagen. Zo kan het niet verder.

We hebben de problemen met de personeelsbezetting en de verlofdagen al in december 2021 aangekaart. U hebt toen gezegd dat u daarin niet zou tussenbeide komen, dat dit voor het sociaal overleg is en dat u zich daarmee niet zou bemoeien. We zijn een halfjaar later en het is niet verbeterd. Wat zult u nu doen? Wanneer zult u eindelijk overgaan tot actie?

l'augmentation du nombre de voyageurs. La politique actuelle ne fait pourtant qu'inciter les citoyens à reprendre la voiture. Lorsque nous avons évoqué les problèmes au mois de décembre, le ministre a fait référence à la concertation sociale. Pourtant, six mois plus tard, rien n'a changé. Quand pourrons-nous enfin constater des actes?

02.04 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, la SNCB et Infrabel peinent à recruter le personnel nécessaire à leur fonctionnement et à la sécurité ferroviaire. Et on ne parle même pas d'expansion des services. Quand on connaît les conditions de travail des cheminots, il n'est pas étonnant que le recrutement soit difficile.

À la SNCB, il manque 1 300 personnes. Les trains circulent en effectifs réduits ou grâce à du personnel attaché à d'autres services et qui vient en renfort. Quand les solutions de bout de ficelle ont été épuisées, on supprime des trains. C'est le cas pour l'instant sur plusieurs lignes. On ne peut plus, aujourd'hui, incriminer le covid-19. Il y a encore deux mois, je vous comprenais et étais solidaire avec vous. En effet, malgré les questions que je posais, j'étais conscient que la tâche était difficile pendant la crise sanitaire. Nous le ressentions partout, même dans nos administrations communales. Aujourd'hui toutefois, ces problèmes sanitaires semblent se résorber.

Quant à Infrabel, Benoît Gilson l'a dit dans cette commission: pour fonctionner de manière normale, il aurait besoin de 10 200 personnes. Il ne peut en payer que 9 815.

Outre les problèmes de profils compliqués à engager, il y a clairement un problème d'attractivité de l'emploi aux chemins de fer. Ce n'est plus comme jadis. Dans nos villages du sud du Luxembourg, les gens travaillaient soit en sidérurgie au Grand-Duché du Luxembourg et en France, soit à l'atelier SNCB de Stockem. Très peu y travaillent encore aujourd'hui. Personne n'a envie de travailler dans des conditions de sous-effectifs, pour un salaire qui ne correspond pas à l'effort.

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

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

Gelet op de klimaatproblematiek

Je connais votre volonté de tout faire pour que les transports publics puissent être attractifs et attirer la population. Vous avez l'extraordinaire chance de pouvoir demander n'importe quel budget au gouvernement, il vous l'accordera. Aucun ministre ne pourra vous dire qu'il ne faut pas investir dans les transports publics. La problématique environnementale est tellement virulente que personne ne peut vous refuser de crédits. Donc, de grâce, demandez-les, je sais que vous les obtiendrez!

Parmi vos priorités pour construire votre Vision 2040 – ou peut-être vaut-il mieux dire projet –, où situez-vous l'engagement du personnel?

Quelles solutions structurelles proposez-vous pour améliorer la situation et rendre le recrutement plus attractif au sein du chemin de fer?

Quelles clauses sociales allez-vous inscrire dans les futurs contrats de services publics?

De combien les dotations d'exploitation des entreprises vont-elles être augmentées pour garantir la possibilité du recrutement et du maintien de l'emploi sur le long terme?

J'insiste et je répète qu'aujourd'hui, aucun gouvernement ne peut vous refuser les crédits que vous demanderez pour le développement des transports publics.

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

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

02.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er is al veel gezegd door de vorige sprekers. Mensen geloven het niet meer. Als men de situatie bekijkt, wordt het steeds erger. Er worden steeds meer treinen afgeschaft. U hebt goede ideeën, maar als de praktijk helemaal anders is, dan zitten we wel met een serieus probleem.

In november 2021 heb ikzelf een schriftelijke vraag gesteld over het probleem van het personeelstekort. We zijn op die nagel blijven kloppen. Toen hebt u geantwoord dat corona de schuldige was, dat er te veel zieken waren. Maar dat is nu echt niet meer actueel. Ik kan u verzekeren dat het personeel daar ook boos over is. De mensen op het terrein werken zich kapot en kunnen hun verlof niet opnemen. Er zijn onvoldoende mensen die ervoor kunnen zorgen dat de treinen rijden.

Mijnheer Van den Bergh, u hebt gelijk wanneer u zich boos maakt en zegt dat dit niet kan. Het gaat om een openbare dienst. Mijnheer de minister, zeker u als groene minister moet ervoor zorgen dat de treinen rijden en dat iedereen de trein kan gebruiken en vermijden dat steeds minder mensen de trein zullen nemen.

Mijnheer de minister, blijft u bij het antwoord dat u gegeven hebt in november 2021, met name dat de oorzaak de ziekte van de personeelsleden was?

Hoeveel treinritten werden door gebrek aan personeel afgeschaft in de maand april 2022? Kunnen de reizigers een schadevergoeding vragen als zij het slachtoffer zijn van een afgeschafte trein? Hoe zult u dat personeelstekort wegwerken, zodat alle treinen kunnen rijden zoals gepland? Wie is er volgens u verantwoordelijk voor dat personeelstekort?

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

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

02.06 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, meer doen met minder mensen. Dat kan en moet, als overheid moeten we zorgzaam zijn met onze middelen, zoeken naar efficiëntie is dus belangrijk. Maar je kan dat niet eeuwig blijven doortrekken. Want dan krijg je situaties als deze: Meer uitval bij personeel door de hoge werkdruk. Opgestapelde compensatiedagen die niet meer op te nemen vallen. Afgeschafte treinen omdat er niet voldoende personeel is.

We willen de komende jaren meer treinen laten rijden. Vroeger en later, meer in het weekend. Maar dat kan enkel als we ook zorgen dat het personeel er is om daarvoor te zorgen. Dat kan enkel als de huidige medewerkers gemotiveerd blijven, en NMBS een aantrekkelijke werkgever is die nieuwe medewerkers kan aantrekken.

Klopt het dat het hoge aantal afgeschafte treinen te wijten is aan personeelsgebrek? Hoe gaat NMBS ervoor zorgen dat het vervoersplan op korte termijn terug volledig wordt uitgevoerd? Hoe gaat NMBS het gesprek aan met het personeel om tot een evenwichtige oplossing te komen om de opgestapelde compensatie-dagen af te bouwen? Wat zal NMBS ondernemen om nog meer een aantrekkelijke werkgever te zijn die de benodigde nieuwe krachten kan aantrekken?

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

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

02.07 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, het onderwerp van de vragen ligt mij zeer na aan het hart. Het gaat immers om de vele vrouwen en mannen die dagelijks de dienstverlening op ons spoornet garanderen. Wij zullen hen nodig hebben, want ik heb inderdaad ook ambities voor meer treinen en een betere dienstverlening aan de reizigers.

Ik ben er mij zeer goed van bewust dat de context waarin de spoorwegmedewerkers hun taken uitvoeren niet altijd evident is. Dat was het geval in covidtijden en is het nog steeds vandaag.

Le bien-être au travail pour l'ensemble des travailleurs est essentiel pour moi, d'autant plus au regard du rôle exemplaire de la SNCB en tant qu'entreprise publique.

Ik deel dan ook uw bezorgdheden omtrent het personeelstekort en het absenteïsme en de impact ervan op de dienstverlening. Als minister van Mobiliteit wil ik dat de treinen in ons land rijden zoals het hoort.

On a pointé à plusieurs reprises les conséquences du covid sur l'absentéisme des travailleurs. Nous sommes en train de sortir du covid, même s'il y a encore des malades – mais beaucoup moins qu'hier. Un travailleur a le droit d'être malade et le droit d'être couvert. Il y a parfois des circonstances imprévisibles, ce que je regrette tout comme vous.

Mijnheer Troosters, samen met de NMBS zoek ik naar de meest optimale oplossingen voor het aanbod, met respect voor het welzijn

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

Welzijn op het werk is cruciaal.

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

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

En concertation avec la SNCB, je recherche une solution permettant

van het personeel. Ik heb de NMBS dan ook onlangs bevraagd over de personeelsproblematiek en over de hefbomen die we kunnen inzetten om ze te verhelpen. Zo heb ik de NMBS bijvoorbeeld gevraagd om de treinen die wel verzekerd kunnen worden, maximaal te verlengen.

Mijnheer Roggeman, de NMBS erkent en betreurt ten diepste dat de treindiensten momenteel niet altijd kunnen worden verzekerd door de afwezigheid van treinbegeleiders. Het probleem stelt zich vooral in enkele grotere depots in het district Noordoost, zoals in Antwerpen. Door de verhoogde uitval van personeel, vooral bij de treinbegeleiders, moesten in realtime heel wat treinen worden geschrapt. Dat is inderdaad erg jammer.

Om het probleem ten gronde aan te pakken en de tekorten op te vangen, werft de NMBS nog dit jaar 260 treinbegeleiders aan. Zij krijgen momenteel een opleiding van 4,5 maanden en zullen vanaf juni worden ingezet. Ik verwijs ook naar de grote aanwervingscampagne van zowel de NMBS als Infrabel om massaal personeel aan te werven. De NMBS zoekt 1.300 personeelsleden, Infrabel 900, maar zoals u weet is er op dit moment een enorme krapte op de arbeidsmarkt. Die vormt een uitdaging, vooral wat de technische profielen betreft die de spoorbedrijven zoeken.

Monsieur Arens, la solution structurelle que vous évoquez consiste à engager du personnel. Parmi les profils techniques les plus recherchés par Infrabel – notamment en province de Luxembourg – on retrouve principalement des collaborateurs chargés de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire tels que des agents de maintenance, des techniciens électromécaniciens, des soudeurs, des ingénieurs, auxquels la SNCB et Infrabel offrent des conditions salariales tout à fait intéressantes, une grande stabilité d'emploi, des possibilités de formation et d'évolution de carrière appréciables.

Pour relever ce défi, Infrabel ne ménage pas ses efforts et des campagnes de recrutement sont organisées de façon ciblée. Infrabel et la SNCB organisent par exemple très régulièrement des *Jobdays*. Au cours de ces journées, les candidats ont l'occasion de découvrir les opportunités d'emploi offertes, de rencontrer directement des cheminots actifs et de passer différents tests de recrutement. J'y ai moi-même assisté récemment au centre de formation d'Infrabel à Molenbeek. L'Infrabel Academy constitue un outil formidable pour permettre au gestionnaire d'infrastructure d'affronter la pénurie de candidats pour certains profils en formant directement et en fonction des besoins des personnes à la recherche d'un emploi.

Enfin, Infrabel s'adapte constamment aux évolutions de notre monde. Durant le confinement, des recrutements online étaient ainsi organisés tandis qu'aujourd'hui, le site web du gestionnaire d'infrastructure offre la possibilité de visionner par zone géographique les offres d'emploi disponibles ainsi que les évolutions salariales y liées.

Zoals u merkt, voeren zowel de NMBS als Infrabel een hele reeks acties om het tekort aan arbeidskrachten in bepaalde sectoren op te vangen, zowel op korte als op lange termijn, en daarbij behoren zij tot de meest innovatieve werkgevers die alles op alles zetten voor een

d'allier une offre optimale et le respect du bien-être du personnel. J'ai demandé à la SNCB d'allonger au maximum les trains qui peuvent être assurés.

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

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

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

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

Tant à court qu'à long terme, de nombreuses actions sont en cours afin de remédier à la pénurie de main-d'œuvre. En outre, la SNCB

employer brand. De situatie wordt voortdurend in het oog gehouden zodat de acties kunnen worden versterkt of aangescherpt waar nodig. Zal het gemakkelijk zijn? Ik vrees van niet. Is het nodig? Ja, zeker.

De NMBS onderzoekt ook alle andere maatregelen om het aanbod maximaal te garanderen.

Mijnheer Troosters, zoals ik in de commissie voor Mobiliteit al eerder heb verklaard, wil ik beklemtonen dat de kwestie van de compensatiedagen raakt aan het sociaal beheer van de ondernemingen zelf, dat ik weliswaar van nabij volg, maar waarin ik mij niet direct wens te mengen. In dat kader heeft er meermaals overleg plaatsgevonden met de werknemersorganisaties en met de sociale inspectie, wat zijn vruchten heeft afgeworpen. Er is een definitief uitstel tot 30 juni 2024 voor het wegwerken van de historische saldi, wat de NMBS gespreid kan doen. De NMBS volgt daarmee de regels van de sociale inspectie en zo hoort het ook.

Voorts haalt u ook de veiligheid binnen het spoorgebeuren aan. Dat is inderdaad voor mij in de brede zin van het woord een prioriteit. Ik denk daarbij niet alleen aan veilig spoorverkeer op het vlak van infrastructuur, maar ook aan de veiligheid van het personeel en de treinreizigers, waarover mevrouw Buyst recent nog een resolutie indiende.

Mijnheer Van den Bergh, de globale mobilisatiegraad van het rollend materieel bij de NMBS stond begin dit jaar onder druk, maar is ondertussen gelukkig opnieuw verbeterd. De immobilisatiegraad wordt door de NMBS niet per lijn opgevolgd. Indien er problemen zijn in een werkplaats worden er uitwisselingen gedaan tussen verschillende werkplaatsen, zodat zij kunnen inspringen voor hun collega's waar mogelijk, zo laat de NMBS mij weten. Specifieke actieplannen zijn lopende om de beschikbaarheidsgraad van het materieel verder structureel te verbeteren, zoals de organisatie van de werkplaatsen en *timetable integrated maintenance*, waarover de NMBS en Infrabel nauw samenwerken.

Toch bereikten mij de laatste weken ook verschillende vragen over de lijn Antwerpen-Brussel (die ook naar Essen gaat). Daar heb ik de NMBS ook meermaals op aangesproken. Als minister van Mobiliteit en minister van de reizigers heb ik met aandrang gevraagd om te blijven monitoren welke verbetermogelijkheden er op korte termijn mogelijk zijn. Op de dienstverlening mogen wij niet beknibbelen.

Zowel ikzelf als de beide spoorbedrijven zijn zich goed bewust van de personeelsuitdagingen voor de spoorwegen. Die doen echter niks af aan mijn vastberadenheid en die van de NMBS en Infrabel om samen een oplossing te vinden zodat zij het nodige personeel kunnen aanwerven. Het welzijn van de medewerkers ligt mij na aan het hart, want ik ben ervan overtuigd dat wij de spoorwegarbeiders nodig hebben om de trein te laten rijden. De spoorwegen zijn voor veel mensen een aantrekkelijke werkgever: werk dicht bij huis, fijne collega's, boeiende carrièremogelijkheden in een zinvolle job, waarin men meewerkt aan de oplossingen voor de mobiliteit van de toekomst.

02.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, een antwoord dat enigszins

examine toutes les autres mesures possibles afin de garantir l'offre au maximum.

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

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

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

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

02.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Cette réponse offre

perspectieven biedt. Ik noteer dat vanaf juni de situatie zou moeten normaliseren dankzij de instroom van nieuwe treinbegeleiders, waardoor er hopelijk wat marge komt om de ziekte en afwezigheid bij het personeel op te vangen die in bepaalde depots behoorlijk hoog lijken te zijn.

Uw antwoord ontgoochelt mij ook een beetje. Sommige collega's proberen dit te framen als een verwijt van de meerderheid aan de eigen minister, maar dat is niet het geval. Het gaat erom dat de overheid een overeenkomst heeft met een spoorbedrijf om een bepaalde dienstverlening te leveren. Die dienstverlening wordt vandaag niet geleverd. Dat probleem moeten de overheid en u als minister aanklagen, ook bij de NMBS. In die zin ontgoochelt het mij dat u focust op de argumenten die de NMBS en Infrabel aanhalen over de inspanningen die al worden gedaan om extra personeel aan te werven, terwijl die personeelstekorten eigenlijk al een tijdje worden verwacht en die aanwervingen al enige tijd geleden hadden moeten worden opgestart, misschien zelfs nog voor uw aantreden als minister.

Het is niet uw verantwoordelijkheid maar de verantwoordelijkheid van de spoorbedrijven om tijdig in genoeg personeel te voorzien en om de dienstverlening die met de overheid wordt afgesproken en waar vergoedingen tegenover staan op punt te krijgen. Ik mis dat element. Men speelt niet tijdig in op de noden die er zijn.

Voorts vind ik dat er ook heel weinig aandacht gaat naar de noden van de reiziger in dit verhaal. Er wordt gefocust op het personeel. De mensen die werken moeten dan nog eens dubbel zo hard werken, alle begrip daarvoor, maar hoe de reizigers de laatste weken en maanden echt hebben afgezien – ik durf dat gerust zo te benoemen – mag toch ook aandacht krijgen. Ik vraag me zelfs af of mensen die een jaarabonnement hebben gekocht voor het woon-werkverkeer of het woon-schoolverkeer niet op een commercieel gebaar van de spoorwegen zouden moeten kunnen rekenen. Enig gebaar zou toch kunnen tegemoetkomen aan het leed dat de voorbije maanden werd aangedaan. Dat klinkt misschien wat overdreven, het gaat tenslotte maar om verplaatsingen, maar sommige mensen zien daar echt van af.

Wat het globale plaatje voor de NMBS betreft, is het goed dat we grote ambities hebben voor de trein. Het is goed dat de NMBS op het einde van het jaar opnieuw extra treinkilometers wil voorzien op bepaalde lijnen, in weekends, 's avonds enzovoort. Maar het is in de eerste plaats essentieel dat het bestaande aanbod op een kwalitatieve manier wordt ingevuld. In eerste instantie moet het nu beter, eerder dan meer. 'Beter' moet nu de prioriteit zijn. Dan gaat het niet over luxe, maar over de essentie, namelijk de treinen die op de dienstregeling staan laten rijden.

02.09 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw – toegegeven – zeer uitgebreide antwoord. Er zit een hoopgevend verhaal in. Vanaf juni 2022 kunnen er 260 aanwervingen ingeschakeld worden. Alleen maak ik er toch het nodige voorbehoud bij. Ik vind het allemaal een beetje *too little too late*, maar goed. Een trein langer maken kan misschien ook helpen.

Feit is dat het personeel danig op zijn tandvlees zit. Dat betreur ik,

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

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

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

02.09 **Frank Troosters** (VB): Il est encourageant de savoir qu'il pourra être recouru à des accompagnateurs de train supplémentaires à partir de juin, mais cette mesure n'est-elle pas insuffisante et tardive? Le problème se pose déjà depuis des années.

want het is een probleem dat al langer aansleept. Ik stel vast dat u tussenbeide komt als het gaat over tariefverhogingen en ze naar zich toe trekt. Maar als het gaat over de compensatiedagen, dan blijft u ervan af want dat is de verantwoordelijkheid van de NMBS. Dat is natuurlijk gemakkelijk. Dan kan men gemakkelijk zeggen dat er aandacht is voor het welzijn van het personeel.

Dat welzijn is in realiteit het volgende. Een jonge treinbegeleider, vrij recent aan het werk, vraagt vakantie aan. Die werd steeds afgekeurd, op twee keer na. Dat is de realiteit. Vervolgens heeft de man mij berichten toegestuurd over wat hij dagelijks meemaakt. 's Morgens controleert hij de trein voor hij vertrekt en stelt vast dat een van de deuren defect is. Daarop komt een sticker 'buiten gebruik'. Maar dat wordt een tweede deur, een derde, een vierde en een vijfde, op één trein. Dan stelt hij vast dat er geen technicus beschikbaar is in het weekend en dat de trein dus niet kan worden gebruikt. Dan is er een probleem met de dienstverlening. Intussen zit die man ziek thuis, wat begrijpelijk is. Dat is de realiteit van het welzijn van de treinbegeleiders bij de NMBS. Dat maakt dat ik toch wel een beetje voorbehoud maak bij de mensen die nu gaan beginnen. Het is begrijpelijk dat COVID-19 ons overvallen heeft, maar intussen is die er al een hele tijd. Dat mag geen excuus blijven voor de problemen die er zijn.

Ik kijk dus uit naar beterschap en kan alleen maar hopen dat die er zal komen. Op dit moment leidt uw beleid immers geen mensen naar de trein, maar jaagt het mensen ervan weg.

Apparemment, le ministre peut intervenir au niveau des augmentations tarifaires, mais pas au niveau de la prise des jours de compensation. Il est alors facile d'affirmer que le bien-être du personnel est important. Le personnel croule sous la charge de travail. Le Covid-19 ne peut pas rester une excuse pour les problèmes liés au personnel. À l'heure actuelle, nos concitoyens sont dissuadés d'opter pour le train.

02.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, waarin verschillende aspecten zaten.

Een aspect waarop ik toch wil wijzen, is de verwijzing naar corona. De voorbije twee jaar was het coronavirus inderdaad een handige dekmantel voor de personeelsuitval, maar nu niet meer. Het is duidelijk dat het probleem dieper ligt en structureel is, alsook dat het beleidswijzigingen vraagt, die wij in uw antwoord deze middag niet horen.

Mijnheer de minister, u kondigt aan dat de NMBS 260 bijkomende personeelsleden aanwerft in 2022. Wees echter eerlijk: dat is vooral ter vervanging van natuurlijke afvloeiingen.

In plaats van te focussen op verhogingen van het aanbod op plaatsen waar de treinen overbezet zijn, legt u de NMBS op overal meer treinen in te leggen, zonder rekening te houden met de vervoersvraag. Dat heeft natuurlijk tot gevolg dat u veel meer dan 260 personeelsleden nodig zult hebben om dat allemaal bediend te krijgen. Uw beleid verhoogt de operationele druk op de NMBS, maar u koppelt er geen consequenties aan in het personeelsbeleid.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook oproepen om te stoppen met te dromen en te zweven over een verdubbeling van het aantal reizigers. Hou alstublieft de voeten op de grond en zorg voor een solide basisaanbod. Dat is al moeilijk genoeg. Stop met luchtkastelen te bouwen over het spooraanbod over twintig jaar en zorg voor een degelijk aanbod voor de reizigers van vandaag.

02.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Si au cours des deux dernières années, le coronavirus a constitué une excuse très pratique pour expliquer l'absentéisme, ce motif ne peut à présent plus être invoqué. Le problème est plus profond et nécessite un changement de politique qui ne nous est pourtant pas annoncé.

Les 260 engagements supplémentaires viendront essentiellement remplacer des départs naturels. Le ministre demande à la SNCB de faire rouler davantage de trains sur toutes les lignes, sans tenir compte de la demande. Un personnel beaucoup plus nombreux sera nécessaire pour réaliser cet objectif. Le ministre doit cesser de rêver et mettre en place une offre de base solide.

02.11 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous

02.11 **Josy Arens** (Les Engagés):

remercie pour votre réponse. D'une façon globale, la Fonction publique vit de mauvaises années dans notre pays, souffrant d'un délaissement de la part des différents gouvernements.

D'une façon plus précise, concernant la mobilité, notre planète Terre a besoin de vous plus que jamais. Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour vous battre au sein du gouvernement afin d'obtenir les moyens budgétaires nécessaires pour recruter et pour aller de l'avant. Car, à côté du personnel, il y a aussi l'évolution des infrastructures ferroviaires. Lorsque l'on est à quelques centaines de kilomètres de Bruxelles et qu'il faut emprunter la ligne à remonter le temps, prendre le train est loin d'être encourageant. Je compte sur vous pour les combats à mener au sein du gouvernement.

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

02.12 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we moeten weer met de voeten op de grond komen.

De laatste vijf jaar zijn er 5.000 jobs minder en is de productiviteit met 20 % gestegen. Dat zult u niet oplossen met 260 mensen erbij. Bovendien gaan heel veel mensen met pensioen. Het probleem zal niet opgelost zijn. Er zijn 90.000 compensatiedagen en wat zien we nu? Ik heb berichten gekregen van NMBS-personeel dat ander werk zoekt. U zit met het probleem dat de werkdruk op die mensen zo groot is dat zij ander werk zoeken. Zoals u zegt zijn het goede jobs, maar zij kunnen het niet volhouden omdat ze geen vakantie krijgen, omdat ze het niet meer kunnen combineren met hun gezin, omdat de druk te hoog is.

We zitten in een vicieuze cirkel. De werkdruk is te hoog waardoor mensen weggaan en u krijgt het personeelsbestand niet aangevuld. U zult echt een tandje moeten bij zetten als wij ervoor willen zorgen dat de treinen die nu moeten rijden dat ook effectief kunnen.

Wat zult u doen voor de reizigers die hun trein niet kunnen nemen omdat hij afgeschaft is? Zult u in een schadevergoeding voorzien? Hoe zult u dat oplossen? Er zijn immers heel wat treinen afgelast. Hoe zult u ervoor zorgen dat de mensen de trein willen blijven nemen?

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

02.13 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de situatie die onder andere door de heer Van den Bergh werd geschetst, is iets dat ikzelf de laatste weken aan den lijve heb kunnen ondervinden. Er zijn heel wat problemen op een aantal lijnen, inderdaad ook richting de Kempen.

Dat is een probleem dat moet worden opgelost, want afgeschafte treinen zorgen niet voor de reclame die we nodig hebben voor het spoor, zeker niet na de coronaperiode. De reiziger is daarvan de dupe en dat is niet wat we willen, maar dat heb ik ook niet gehoord bij u. Ik heb een minister gehoord die erkent dat er inderdaad problemen zijn en dat die moeten worden aangepakt.

Ik heb ook een minister gehoord die bij de NMBS te rade is gegaan. Ik hoor dat het spoorwegbedrijf – en dat is een antwoord op wat mevrouw Vindevoghel aangeeft – de hefbomen onderzoekt die het gemakkelijker maken om de job aantrekkelijk te houden. Ik denk dat daar een belangrijke opdracht is weggelegd voor de NMBS. Ik zie daar ook een belangrijke opdracht voor het dienstverleningscontract dat we zullen sluiten met de NMBS, waarin we een aantal KPI's zullen

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

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

opleggen die volgens mij moeten maken dat het personeel in een aangenamere omgeving kan werken.

De nieuwe aanwervingen zullen misschien niet alles oplossen, maar ze zijn wel een stap in de goede richting. Wij mogen ook niet vergeten dat u een departement hebt geërfd, mijnheer de minister, waarop vorige regeringen alleen maar hebben bespaard.

Dat probleem moet dus worden opgelost, maar ik hoor veel welwillendheid bij u en bij de NMBS. Het spoor moet de ruggengraat van het vervoer zijn en blijven en dus moeten wij erin investeren. Ik ben het niet eens met zij die zeggen dat er ballonnetjes worden opgelaten. Ik ben blij dat de regering eindelijk een langetermijnvisie heeft. Elk bedrijf ontwikkelt eerst een visie vooraleer het investeringen plant. De regering legt Visie 2040 op tafel: zij geeft aan waar zij wil dat het spoor staat tegen 2040 en onderhandelt nu met de NMBS en Infrabel over de manier om dat doel te bereiken. Dat is veel meer dan wat de vorige regeringen samen hebben gedaan.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

gouvernement adopte enfin une vision à long terme.

03 Actualiteitsdebat over het Planbureau en het treinaanbod 2040, interpellatie en toegevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De negatieve voorspellingen over de evolutie van het personenvervoer per spoor" (55027304C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau over de vooruitzichten inzake de transportvraag" (55027306C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiliteitsverwachtingen van het Federaal Planbureau" (55000281I)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Planbureau en de FOD Mobiliteit over de vooruitzichten van de transportvraag" (55027355C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over het treinaanbod" (55027604C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van het Federaal Planbureau en de Spoorvisie 2040" (55027634C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Spoorvisie 2040" (55027660C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kritiek van de Inspectie van Financiën m.b.t. de Spoorvisie 2040" (55027701C)
03 Débat d'actualité sur le Bureau du Plan et l'offre de trains 2040, interpellation et questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions pessimistes en ce qui concerne l'évolution du transport ferroviaire de personnes" (55027304C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau du Plan concernant les perspectives de transport" (55027306C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan en matière de mobilité" (55000281I)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et du SPF Mobilité sur les perspectives de la demande de transport" (55027355C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur l'offre ferroviaire" (55027604C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du Bureau fédéral du Plan et la Vision Rail 2040" (55027634C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision Rail 2040" (55027660C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les critiques exprimées par l'Inspection des finances en ce qui concerne la Vision Rail 2040" (55027701C)

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit kwamen in hun recentste publicatie

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le Bureau fédéral du Plan et le

over het personenvervoer tot de voorspelling dat het toegenomen thuiswerk zich permanent zal laten voelen in de vervoersvraag. Zij berekenen voor het spoor een permanent verlies van 3 % van de vraag, terwijl u met de federale regering net een sterke stijging van het personenvervoer per spoor nastreeft.

Welke bijstellingen van uw beleidsplannen zult u doorvoeren na die negatieve voorspellingen voor het personenvervoer? Welke geschatte financiële impact zal er zijn op de NMBS indien de voorspellingen van het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit bewaarheid worden?

SPF Mobilité ont prévu, dans leur dernière publication sur le transport de personnes, que l'augmentation du télétravail se ferait sentir sous la forme d'une perte permanente de 3 % sur la demande de transport.

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

03.02 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, la dernière étude triennale du Bureau fédéral du Plan sur les perspectives de transport d'ici 2040 a présenté – et c'est surprenant – la demande en mobilité d'ici 2040 à 1 % de moins qu'en 2019. Les raisons de cette baisse incombent selon eux au télétravail, au vieillissement de la population et à l'augmentation des coûts moyens du transport.

Ayant pris connaissance de cette étude, vous avez réagi en affirmant que le Bureau du Plan projetait sa vision à partir de la politique actuelle, mais ne tenait pas compte des changements que vous alliez introduire. J'en conclus que vous avez de grandes ambitions et nous vous soutiendrons dans celles-ci. Donc s'il vous plaît, menez le combat!

Les mesures que vous prendrez d'ici 2024 seront-elles suffisantes pour redresser la barre et répondre aux ambitions de votre projet 2040, soit doubler le nombre de voyageurs par rail d'ici 2040?

Comment garantirez-vous que les décisions que vous prenez en votre qualité de ministre de la Mobilité aujourd'hui soient pérennes au-delà de 2024? J'imagine que vous connaissez les mécanismes qui permettent de nous garantir l'avenir des transports en commun?

N'êtes-vous pas d'accord avec certains constats du Bureau du Plan, comme l'évolution du télétravail, le vieillissement de la population, le poids du budget transport dans un ménage?

Travaillez-vous et collaborez-vous avec d'autres opérateurs publics et/ou privés que le Bureau du Plan pour rédiger votre projet 2040 et, dans l'affirmative, lesquels?

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

Zullen de maatregelen die u tegen 2024 zult nemen, volstaan om het tij te keren en uw doelstellingen te halen, met name een verdubbeling van het aantal treinreizigers tegen 2040? Hoe kunnen uw maatregelen bestendigd worden? Wat vindt u van de bevindingen van het Planbureau? Doet u een beroep op andere openbare of particuliere operators om uw project uit te werken?

03.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uit de transportvooruitzichten voor 2040 voor het personen- en goederenvervoer, uitgewerkt door het Federaal Planbureau in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer, blijkt dat er de komende jaren minder mensen voor de trein zullen kiezen. Dat staat haaks op de beleidsplannen van de regering om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken; de regering wil juist meer mensen op de trein.

Wel blijkt dat het aandeel van de auto in onze verplaatsingen tegen 2040 ongeveer even groot zal blijven. De auto is en blijft dus de dominante mobiliteitskeuze van de inwoners van dit land.

Inzake goederenvervoer wordt een groei voorspeld, zowel voor het goederenvervoer per spoor als met vrachtwagens op de weg. Tegen

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

2040 zullen er ongeveer 20 % meer vrachtwagens op onze wegen rijden. Volgens de voorspellingen van het Planbureau zal dat leiden tot een daling van de snelheid, een toename van de files en dus een hogere kostprijs.

Zult u uw beleidskeuze om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken, bijsturen? Blijft u uitgaan van een aanbodgericht spoormodel en blijft u bij uw plan om elk uur minimaal twee treinen te laten stoppen in elk station? De veranderde demografische samenstelling van de bevolking en de toename van het telewerk worden in het rapport van het Federaal Planbureau als oorzaken van de toekomstige daling van het aantal treinreizigers naar voren geschoven. Bent u van mening dat dat de enige oorzaken zijn? Zo neen, welke andere mogelijke oorzaken ziet u? Zult u maatregelen nemen om de voorspelde daling van de snelheid en de toename van de files in het wegvervoer tegen te gaan? Welke maatregelen met welk budget en welk tijdschema overweegt u?

réduction de la vitesse et donc à une augmentation des embouteillages.

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

De **voorzitter**: Hebt u hiermee ook uw vraag behandeld?

03.04 **Frank Troosters** (VB): Ik zal verwijzen naar de schriftelijke versie. Het betreft vraag nr. 55027604C over de budgettaire implicaties van de plannen inzake het vervoersaanbod.

De federale regering gaf zopas goedkeuring aan Spoorvisie 2040, de spoorplannen van minister Gilkinet. De minister streeft een verdubbeling van het aantal treinreizigers in het passagiersvervoer na en wil daarvoor in elk station minimum 2 treinen per uur laten stoppen. Hij gaat uit van een gecadanceerd vervoersaanbod naar Zwitsers model.
Welke budgettaire implicaties zullen de plannen inzake het vervoersaanbod hebben?
Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aangekondigde studie van het vervoerspotentieel van de trein?

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

03.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, driejaarlijks analyseert het Federaal Planbureau de vooruitzichten van de transportvraag. Het was te verwachten dat we de transportvraag door de coronacrisis zouden moeten bijstellen. Meer dan ooit hebben werknemers de voordelen van telewerk ontdekt. De studie bevestigt dat dat een blijver zal zijn, wat een goede zaak is.

Experts verklaren dat het treinverkeer daarvan de dupe is en dat het aandeel van de auto gelijk blijft. Het aandeel van de voetgangers en fietsers stijgt wel. De verdere stijging van het aantal vervoerskilometers per auto en een toename van het goederenvervoer op de weg verhogen de filedruk nog meer dan vandaag.

Let wel, de onderzoekers onderstrepen heel duidelijk dat de gegevens alleen op die manier te interpreteren zijn bij een ongewijzigd beleid. We kunnen die modal shift doorvoeren, maar alleen als we doortastende maatregelen nemen.

Mijnheer de minister, welke conclusies trekt u uit het rapport van het Federaal Planbureau? Het Federaal Planbureau ziet een stijging van 25 % van het goederenvervoer per spoor tegen 2040. Hoe zullen de geplande beleidsmaatregelen de shift naar het spoor versterken tot de

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

Quelles conclusions le ministre tire-t-il de ce rapport? Comment les mesures programmées renforceront-elles la transition vers le rail pour atteindre le doublement prévu? Dans quelle mesure le nouveau contrat de services et le plan d'investissement contribueront-ils à l'augmentation du

geplande verdubbeling?

De NMBS deelt de sombere vooruitzichten over het einde van de groei van het aantal reizigers niet. In welke mate zal het nieuwe dienstverleningscontract en het investeringsplan de ambitie belichamen om het aantal reizigers toch te laten groeien?

Hoe zult u samen met uw collega-ministers van Mobiliteit uit de regio's werk maken van een echte ambitie inzake de modal shift?

nombre de voyageurs? Comment le ministre oeuvrera-t-il, conjointement avec ses homologues régionaux, à la réalisation d'un véritable transfert modal?

03.06 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Le Bureau du Plan prévoit que la voiture restera dominante dans les déplacements individuels à l'horizon 2040 même si les autorités mettent tout en œuvre pour réduire son utilisation. Selon l'étude, la voiture va continuer de représenter 82,3% des déplacements en 2040. Le train verrait sa part modale diminuer à contrario. Sa part d'utilisation passerait de 8,7% en 2019 à seulement 7,9% en 2040. L'effet télétravail pèserait pour 20,1% de la baisse.*

Ce vendredi, le Gouvernement s'est accordé, sur votre proposition d'une vision 2040 pour le rail belge. L'objectif est de faire passer la part de « marché » du train de 8 à 15 % pour le transport de passagers et de 12 à 20 % pour le transport de marchandises d'ici 2040. À cette fin, le gouvernement a pour perspective un train toutes les 30 minutes sur l'ensemble du réseau ferroviaire et toutes les 15 minutes autour des grandes villes, ainsi qu'un horaire intégré.

- Dans quelle mesure la vision 2040 du gouvernement tient-elle compte de l'étude du bureau du plan ?
- Quelles sont les priorités qui se dégagent de la vision 2040 pour répondre au scénario du bureau du plan ?

03.06 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Volgens het Planbureau zal de auto in 2040 gebruikt worden voor 82,3 % van de individuele verplaatsingen. Het aandeel van de trein zou van 8,7 % in 2019 dalen naar 7,9 % in 2040. 20,1 % van de daling zou toegeschreven moeten worden aan het telewerkeffect.*

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

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

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

03.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het marktaandeel van de trein moet omhoog van 8 naar 15 %, het goederenvervoer moet stijgen van 12 naar 20 %, reizigers moeten elke 30 minuten een trein kunnen nemen en om de 15 minuten in de grote steden.

Het middenveld en de natuurverenigingen zijn natuurlijk heel positief, omdat de plannen zowel voor de mens als voor de natuur voordelig zijn. Toch heeft het interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën, dat de financiële haalbaarheid van overheidsprojecten bestudeert, uw spoorvisie al neergesabeld. Uw visie is niet gefinancierd en is dus louter fantasie.

Op welk budget is uw spoorvisie gebaseerd?

Wat was de concrete kritiek van het interfederaal Korps van de

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

Sur quel budget cette vision ferroviaire repose-t-elle? Quelle

Inspectie van Financiën?

Welke grote infrastructuurwerken zullen gepaard gaan met de Spoorvisie 2040? Zijn er volgens u de komende 20 jaar infrastructuurwerkzaamheden nodig om meer mensen en meer goederen per spoor te kunnen vervoeren?

Komen uw doelstellingen om het marktaandeel van de trein op te trekken tot 15 % niet in gevaar, nu er net minder reizigers gebruik lijken te maken van de trein?

Heeft de NMBS genoeg personeel in dienst om het aanbod uit te breiden conform uw spoorvisie?

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

03.08 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le Ministre, vendredi dernier, le Conseil des ministres a approuvé votre texte "Vision Rail 2040" qui entend assurer pour les vingt prochaines années une plus grande efficience de la SNCB et un meilleur service clients.*

Ce plan se veut ambitieux en termes d'offres ferroviaires, de cadencement d'horaires, et de transport marchandises.

L'un de vos leitmotivs, Monsieur le Ministre, à plusieurs reprises, en réponse à mes interventions parlementaires, et ce quel que soit le sujet, consiste à augmenter l'offre de trains, plus particulièrement afin de doubler la part modale du rail dans le transport passagers.

Je ne puis que partager cet objectif au vu de l'instabilité structurelle des prix du carburants, des problèmes de mobilité, de lutte contre la pollution de l'air, sans oublier le combat contre le dérèglement climatique.

Néanmoins, il me revient que l'Inspection des Finances saisie dudit projet, a émis des réserves sérieuses "au regard des contraintes budgétaires qui seront fixées dans le contrat de service public de la SNCB et d'Infrabel, et dans le plan d'investissement pluriannuel (....)" mettant en cause une vision "irréaliste".

Le calendrier, qui doit inclure la signature des contrats de service public avec les entreprises ferroviaires avant fin 2022 pour définir leurs missions jusqu'en 2032, et la conclusion des plans pluriannuels d'investissement, s'annonce pourtant serré, et amène à appréhender la faisabilité budgétaire avec orthodoxie.

En conséquence, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me faire savoir:
•Quelle réponse entendez-vous donner à cet avertissement de l'Inspection des Finances?
•Un plan budgétaire fouillé et tenable va-t-il être établi? Dans l'affirmative, dans quels délais?
•Enfin, confirmez-vous le calendrier précité?

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

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

03.09 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je voudrais remercier les collègues pour leurs questions, qui me permettront de développer la Vision 2040 que nous avons adoptée avec le gouvernement ce vendredi. Je vous remercie pour l'intérêt permanent que vous réservez au futur du train en Belgique.

Le temps ferroviaire est un temps long. Acheter une nouvelle voiture

03.09 Minister **Georges Gilkinet**: Bij de spoorwegen wordt er aan langetermijndenken gedaan. Investeren in het spoorwegnet vergt een programmering en middelen. Er moet op lange termijn gepland worden, zoals

est une décision qu'on prend un jour et dont on voit le résultat cinq ou six ans plus tard, au mieux. Investir dans le réseau, cela demande de la programmation, des moyens, du temps d'exécution, etc. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire de pouvoir se projeter à long terme. C'est ce que d'autres pays, avant le nôtre, ont fait avec efficacité. Nous en voyons les résultats aujourd'hui. Il était donc temps que la Belgique se dote d'une telle vision à 20 ans, car gouverner c'est prévoir.

andere landen ons voorgedaan hebben. Het was hoog tijd dat België een visie op twintig jaar uitwerkte.

Que voulons-nous comme service ferroviaire dans 20 ans et, surtout, que mettons-nous en œuvre pour atteindre nos objectifs et attirer progressivement, mais le plus rapidement possible, davantage de personnes et d'entreprises vers le rail? Voilà des questions centrales qui m'animent depuis le début de mon mandat et auxquelles j'ai commencé à répondre avec l'élaboration de la Vision Rail 2040 - une intention qui figurait en très bonne place au sein de l'accord de gouvernement et qui vient d'être concrétisée en Conseil des ministres vendredi dernier par l'approbation de ma proposition. J'y reviendrai un peu plus loin.

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

Twee weken geleden publiceerde het Federaal Planbureau zijn vooruitzichten voor de evolutie van de vervoersvraag in België. In deze prognoses wordt 2019 als basisjaar genomen en wordt bij een ongewijzigd beleid vooruitgeblikt tot 2040.

Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau dat het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per persoon in België licht zal toenemen tot 2030, om vervolgens in 2040 met ongeveer 1 % te dalen. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau ook een groei van 35 % voor wandelen en fietsen. Dat is een goed perspectief. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau eveneens een groei van het goederenvervoer per spoor met meer dan 28 %. Dat is ook een goed perspectief. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau een groei van het gebruik van het spoor voor vrijetijdsdoeleinden tegen 2030. Dat is nogmaals een goed perspectief. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau wel een daling van het spoorverkeer met ongeveer 3 % tegen 2040.

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

Het Federaal Planbureau verwacht dat de vraag naar reizigersvervoer per spoor vooral tussen 2030 en 2040 zal afnemen. Deze prognose is volgens het Planbureau te wijten aan verschillende factoren. De veranderende leeftijdsstructuur van de bevolking speelt een rol door een daling van de schoolgaande bevolking en de studentenbevolking na 2030. Het is vooral het effect van telewerken voor werkgerelateerde reizen die deze voorspelde daling zou verklaren, aangezien de dagelijkse pendelaars ook de mensen zijn die kunnen en willen telewerken.

Hoewel de prognoses voor de komende 20 jaar uiterst complex blijven en de facto geen rekening houden met belangrijke onvoorspelbare sociale, politieke en economische gebeurtenissen, zoals de verhoging van de brandstofprijzen of het conflict in Oekraïne, moeten deze prognoses worden gezien als een verontrustend signaal.

À politique inchangée, c'est-à-dire si nous ne faisons rien pour modifier la trajectoire actuelle, nous manquerons l'occasion d'offrir aux citoyennes et aux citoyens la liberté d'une mobilité plus durable,

Bij ongewijzigd beleid zullen we niet in staat zijn om een duurzamere, veiligere en milieuvrien-

plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

Or, justement, le changement est en cours. Je le répète assez souvent, mon ambition et celle du gouvernement est de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Je le dis: tout le gouvernement partage cette ambition avec moi. En tout cas, c'est ce qu'il a montré en adoptant la Vision 2040.

C'est pourquoi le gouvernement vient d'adopter cette proposition de vision que j'ai élaborée avec l'aide du SPF Mobilité, en concertation étroite avec les interlocuteurs économiques, sociaux et environnementaux: Conseil National du Travail, Conseil Central de l'Économie, Conseil fédéral du développement durable, Conseil consultatif des usagers du rail, FEB, Voka, Union wallonne des entreprises, différents syndicats - j'en passe, et des meilleurs - mais également avec les entreprises ferroviaires elles-mêmes.

Cette vision de ce que cela signifiera de prendre le train dans 20 ans est désormais claire, ambitieuse et motivante. Au final, l'objectif est que prendre le train en 2040, ce sera:
- quatre trains par heure minimum autour des grandes villes et deux trains par heure minimum sur le reste du réseau, avec priorité pour les lignes les plus utilisées;
- une part du trafic voyageurs de 15 %, contre 8 aujourd'hui, et une part du fret ferroviaire de 20 % contre 12 aujourd'hui;
- un trafic ferroviaire 100 % vert et renouvelable.

Pour ce faire, cette vision détaille les objectifs à atteindre pour amener toujours plus de voyageurs, de clients, d'entreprises vers le train d'ici 20 ans. Cela passe notamment par:
- une meilleure offre de transport;
- une meilleure accessibilité des gares et des trains;
- des gares vivantes et intégrées dans leur environnement,
- une tarification attrayante et simplifiée, notamment avec des abonnements domicile-lieu de travail flexibles, pour ceux qui télétravaillent partiellement;
- des tarifs attractifs pour les voyageurs sur les temps de loisirs, comme c'est le cas avec le Duo Ticket;
- des informations complètes et actualisées à destination des voyageurs;
- des conditions de voyage confortables répondant aux attentes des voyageurs;
- une sécurité globale et intégrée des passagers, du public et du personnel.

Mevrouw Buyst, deze visie omvat inderdaad ook een component goederenvervoer, want één goederentrein meer op het spoor, betekent dat er 50 vrachtwagens minder op de weg zijn. Zo zal de overheid bijvoorbeeld moeten ingrijpen in de kosten om het concurrentievermogen van het goederenvervoer op het spoor te waarborgen. Vorig jaar hebben wij het steunsysteem voor de spelers in het goederenvervoer per spoor al kunnen hervormen. Momenteel werk ik aan een actieplan om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030. Ik werk samen met mijn regionale collega's om de modal shift van de weg naar het spoor te vergroten.

delijkere mobiliteit aan te bieden. De zaken zijn echter aan het veranderen: wij willen van het spoor de ruggengraat van de nieuwe mobiliteit maken. De regering heeft dit voorstel van Spoorvisie 2040 dan ook goedgekeurd. Het werd samen met de FOD Mobiliteit uitgewerkt, in overleg met de vele sociale en economische gesprekspartners, de milieuorganisaties en de spoorwegondernemingen.

In 2040 zullen er vier treinen per uur rijden tussen de grote steden en minstens twee treinen per uur op de rest van het net. 15 % van het reizigersverkeer en 20 % van het goederenverkeer zullen per spoor gebeuren, tegen respectievelijk 7 % en 12 % vandaag. In Spoorvisie 2040 wordt er nauwkeurig beschreven welke wegen er bewandeld moeten worden om steeds meer klanten op de trein te krijgen: een beter vervoersaanbod, een gemakkelijkere toegang tot stations en treinen, stations die bruisen van het leven en geïntegreerd zijn in de omgeving, flexibele abonnementen, volledige en up-to-date informatie, comfortabele ritten, meer veiligheid voor de passagiers en het personeel.

Un train de marchandises en plus sur le rail représente 50 camions en moins sur la route. Les autorités devront agir au niveau des coûts pour garantir la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises. L'année dernière, nous avons réformé le système d'aide aux acteurs du transport ferroviaire de marchandises; à présent, j'élabore un plan visant à doubler le volume du transport ferroviaire de marchan-

dises d'ici 2030. Je collabore avec mes collègues régionaux afin d'accroître le transfert modal de la route vers le rail.

Monsieur Arens, cette Vision Rail 2040 est, comme je l'ai dit, le résultat d'une grande concertation avec des dizaines d'acteurs différents, comme les sociétés régionales de transport public, les syndicats ou encore les représentants des employeurs et des associations - le tout, bien entendu en étroite collaboration avec la SNCB, Infrabel et grâce au soutien précieux du SPF Mobilité.

Cette Vision Rail 2040 est la première brique essentielle d'un ensemble d'initiatives en cours qui nous permettront de faire mentir les projections du Bureau du Plan et ainsi, réduire nos émissions de CO_2, réduire les embouteillages sur nos routes, réduire notre dépendance aux énergies fossiles, améliorer la sécurité routière - bref, faire de la mobilité une liberté.

Met Spoorvisie 2040 leggen we de eerste steen voor een hele reeks initiatieven die reeds in de steigers staan en die ons in staat zullen stellen de vooruitzichten van het Planbureau te logenstraffen, de CO_2-uitstoot te doen dalen, de files te verminderen en de afhankelijkheid van fossiele energie af te bouwen.

Mijnheer Roggeman, van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België maken, is ook een financiële en budgettaire kwestie voor onze spoorwegmaatschappij. Uiteraard zou de NMBS inkomsten verliezen als het reizigersaantal zou dalen. Dat kunnen we dus niet laten gebeuren. De bedoeling is juist het tegenovergestelde: meer reizigers en meer goederen op het spoor. Dat zal ook meer eigen inkomsten genereren.

Daarvoor moeten we slim investeren, want 1 euro investeren in het spoor brengt onze economie 3 euro op. Om slim te investeren en ons overheidsgeld efficiënt te besteden, moeten we evenwel eerst bepalen welke richting we willen opgaan. Anders bestaat het risico dat de keuze die de overheid maakt niet coherent is, zoals we in het verleden te vaak hebben gezien. Met de Spoorvisie 2040 is de koers dus uitgestippeld. De eerste fase van de uitwerking van deze visie omvat het performantiecontract en het openbaredienstcontract, waarover momenteel wordt onderhandeld met de ondernemingen. Ze zullen een kader voor het Belgische spoor vastleggen tot 2033.

Ik zal de FOD Mobiliteit ook belasten met een technische en financiële haalbaarheidsstudie, zoals in het regeerakkoord is vastgesteld, opdat we voortaan kunnen vastleggen waar, wanneer en hoe dit nieuwe aanbod op het Belgische netwerk wordt ontplooid. Deze toekomstige contracten zullen gepaard gaan met een begrotingstraject waaraan ik hard werk.

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

Chers collègues, en plus d'avoir une vision d'avenir ambitieuse et des contrats de service public renouvelés, il faut des moyens. C'est une évidence que relève justement l'Inspection des Finances en remettant un avis favorable sur ce document de Vision. Madame Rohonyi, je pense que vous avez été induite en erreur par le titre de l'article que vous avez lu.

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

Depuis le début de la législature, nous avons dégagé plus de

Sinds 2020 hebben we voor het

1,7 milliard d'euros supplémentaire pour le rail par rapport aux dotations annuelles dont bénéficient Infrabel et la SNCB, pour financer diverses initiatives utiles et compenser des coûts extraordinaires subis par les deux entreprises. Ce n'est pas fini. Notre pays est confronté à des défis gigantesques en matière de dérèglement climatique, de lutte contre la pollution atmosphérique, de lutte contre la congestion du trafic, mais aussi d'amélioration de la sécurité routière, d'explosion des prix des carburants et de recherche de l'indépendance énergétique.

Le train est une réponse à chacun de ces défis à condition de faire des choix clairs et efficaces tant sur les plans organisationnel et réglementaire que sur les plans budgétaire et économique, des choix reposant sur une réflexion approfondie de la mobilité que nous voulons pour l'avenir. C'est l'objectif de la Vision Rail 2040 qui fixe un cap clair et ambitieux et motivant, permettant d'assurer la cohérence et la solidité des décisions à prendre en matière de politique ferroviaire pour les 20 prochaines années.

Le document complet figure sur le site internet du SPF Mobilité afin que toutes les parties prenantes puissent en prendre connaissance pour, si elles le souhaitent, continuer à en débattre. Je reste à disposition de la commission.

spoor meer dan 1,7 miljard euro aan bijkomende middelen uitgetrokken om nuttige initiatieven te financieren en bepaalde buitengewone kosten van de NMBS en Infrabel te compenseren. Ons land moet het hoofd bieden aan enorme uitdagingen, zoals de klimaatontregeling, de strijd tegen het dichtslibben van het wegennet en het streven naar energieonafhankelijkheid. De trein vormt een antwoord op die uitdagingen, op voorwaarde dat er zowel op het reglementaire als op het budgettaire en het economische vlak duidelijke keuzes gemaakt worden.

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

03.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, uw ambitie voor het spoor is om dubbel zoveel mensen in de trein te krijgen, maar wat is de nuchtere realiteit? Ten eerste, u hebt er geen geld voor, zegt de Inspectie van Financiën. Ten tweede, u hebt er geen personeel voor, dat heeft het vorige debat ons geleerd. Ten derde, het strafste van al: de treinreiziger zelf vraagt er niet om, dat zeggen het Federaal Planbureau en uw eigen administratie van de FOD. U weet het overigens zelf maar al te goed, want u schreef het zelf al neer in uw eigen beleidsnota voor dit jaar. Daarin staat geschreven dat de grootste uitdaging voor het spoorvervoer het toegenomen thuiswerk is. U koppelt daar geen actie aan. De vervoersvraag daalt, terwijl het verlieslatende aanbod opgedreven wordt op locaties waar dat niet zinvol is. Men hoeft geen econoom te zijn om te zien dat dat verkeerd afloopt.

Verstandig beleid past zich aan aan een veranderende omgeving. U blijft halsstarrig vasthouden aan beloften die u nu al twee jaar herhaalt en die worden achterhaald door de realiteit. U zegt: *"Gouverner, c'est prévoir."* Een plan dat evenwel niet veranderd kan worden, is een slecht plan, mijnheer de minister. Wie vandaag zijn ideologische dogma's achterwege laat en kijkt naar de situatie op het terrein, kan enkel concluderen dat dit tot mislukken is gedoemd.

Het is geen schande om te erkennen dat de wereld er na corona anders uitziet en dat bijsturing van het beleid aangewezen is. Dat zou net getuigen van goed bestuur.

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

03.11 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. C'est vrai, comme vous l'avez dit, il faut du budget. Il faut du "pognon", ce qui est peut-être plus compréhensible encore!

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

Tijdens de coronacrisis reed je echter vlot Brussel binnen door de

Je voudrais insister sur le fait que, pendant la crise du covid, l'entrée dans Bruxelles était très simple puisqu'il y avait le télétravail. Un homme politique français disait: "Labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France". Je vous dirais aujourd'hui: "Rail et télétravail sont les deux mamelles de la mobilité." Il nous faut les deux, et parallèlement, sans cela, nous n'y arriverons pas.

Je voudrais d'ailleurs insister auprès du président de la commission qui est membre de la Conférence des présidents. Hier, quand j'ai lancé l'appel aux syndicats, à juste titre, il a dit que c'était à la Conférence des présidents qu'il fallait lancer l'appel. Voyez-vous, chère collègue Hanus, à quel point j'ai changé mon fusil d'épaule? Je suis aujourd'hui plus que favorable au télétravail pour les parlementaires. Et j'insiste auprès de notre président pour qu'il fasse le nécessaire, qu'il soit la courroie de transmission auprès de la Conférence des présidents pour développer le télétravail, surtout pour les gens qui consacrent cinq heures de déplacement par jour quand ils viennent au Parlement, que ce soit en train ou en voiture. Nous consacrons cinq heures par jour à nous déplacer pour venir au Parlement! J'espère que nous serons entendus car nous sommes tout à fait sur la même longueur d'ondes.

vele telewerkers. Vrij naar de hertog van Sully zou ik zeggen dat telewerken en reizen met de trein de moedermelk zijn van de mobiliteit. Zonder die twee zaken zullen we er niet geraken.

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

Le **président**: Monsieur Arens, je précise que vous avez même demandé le soutien des syndicats de Proximus qui étaient en audition chez nous pour intervenir auprès du Bureau de la Chambre sur ce point. Vous avez de la suite dans les idées.

03.12 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u doet me denken aan een bakker, de bakker van het spoor. Bij de aanstelling van de vivaldiregering hebt u de bakkerij van het spoor overgenomen. In de toonbank ligt een aantal taarten, met slagroom en zo meer. Nu zegt u dat dat allemaal niet zo gezond is en dat u cake zult maken, in uw geval biocake. En de mensen moeten dan maar biocake eten.

Nu blijkt dat de mensen die biocake niet lusten. De grote meerderheid, 82 % volgens het rapport, wil liever taart. Als bakker stemt u uw bakkerijbeleid dan niet af op die taart, neen, u legt uw toonbank vol met biocake. De mensen moeten en zullen biocake eten.

Dat is een vreemde redenering. Een langetermijnvisie is goed, die moet er zijn. Maar er moet ook een kortetermijnvisie zijn. Niemand kiest vandaag voor de trein omdat u komt vertellen dat het binnen 10, 20 of 30 jaar allemaal vlot en goed zal verlopen. U noemt het rapport van het Federaal Planbureau een verontrustend signaal, volgens mij is het een belangrijke aanbeveling, een richtingaanwijzer voor uw beleid. U zou meer moeten focussen op de mensen die ervoor kiezen om met de auto te rijden en op alle problemen die daarbij zullen opduiken, met meer files en een lagere snelheid. Daar zou u op moeten inzetten.

Ik viel bijna van mijn stoel toen ik hoorde dat de opdracht voor een financiële en technische haalbaarheidsstudie nog moet worden gegeven. Ik meende dat er een Spoorvisie 2040 was en dat de Inspectie van Financiën gevraagd heeft naar de begroting. Maar nu verneem ik dat de opdracht nog moet worden gegeven. Ik vind uw antwoord dus zeer ontgoochelend.

Ik heb dan ook een motie van aanbeveling ingediend.

03.12 **Frank Troosters** (VB): La grande majorité – 82 % selon le rapport – est peu friande des recettes du ministre et souhaite autre chose. Si une vision à long terme est évidemment nécessaire, il faut également développer une vision à court terme. Personne n'opte aujourd'hui pour le train, car le ministre affirme que tout se déroulera de façon harmonieuse et sans accrocs d'ici 10 à 30 ans. Selon moi, le rapport du Bureau fédéral du Plan n'est pas un signal inquiétant, mais un indicateur de la politique à mener. Le ministre devrait se concentrer davantage sur les personnes qui optent pour la voiture et sur tous les problèmes qui y sont liés, tels que l'augmentation des embouteillages et la diminution de la vitesse. À ma grande surprise, j'apprends qu'une étude de faisabilité financière et technique doit encore être commandée, ce qui est décevant. J'ai dès lors déposé une motion de recommandation.

03.13 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik zal het niet hebben over cake of taart. Het rapport van het Planbureau geeft natuurlijk een aantal belangrijke inzichten. Dat is waar. Het is echter geen voorspelling van de toekomst. De toekomst ligt niet vast. De experts zeggen heel duidelijk dat dit de cijfers zijn bij ongewijzigd beleid. Ik heb het twee keer herhaald in mijn vraag en ik herhaal het nogmaals in mijn repliek. Het beleid moet aangepast worden.

De Ecolo-Groenfractie is er steeds van overtuigd geweest, en samen met ons organisaties als Greenpeace, Bond Beter Leefmilieu en TreinTramBus, dat een langetermijnvisie voor het Belgische spoor nodig is. En die is er nu. De koers is nu bepaald. Wij gaan investeren in de trein. En 1 euro investeren geeft 3 euro terug aan de economie. Het plan is er en de koers is bepaald. De onderhandelingen die u op dit moment voert met de NMBS en Infrabel, gaan volgens mij over de kortetermijnplanning, over de manier waarop men tot die visie moet komen.

Ik ben het niet eens met een aantal vorige sprekers, die zeggen dat wij ons beleid moeten afstemmen op de cijfers die er nu liggen. Ik ben steeds overtuigd geweest van het feit dat meer aanbod zorgt voor meer vraag. Als iemand de trein een vlot alternatief vindt voor de auto – en daarvoor moeten inderdaad de problemen uit de vorige vraag aangepakt worden – zal hij de auto ook aan de kant laten staan en kiezen voor de trein. Dat is voor ons het opzet.

Ik hoor hier collega's pleiten voor absolute stilstand in het treinaanbod en een pure efficiëntieredenering. Laat het heel duidelijk zijn, voor Ecolo-Groen is dat niet de keuze. De keuze is om te investeren in de trein en in onze toekomst.

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

Le **président**: Monsieur Parent, vous référez-vous à la réplique de votre collègue? Vous le pourriez.

03.14 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je vais quand même ajouter un petit mot et déroger à ma sagesse précédente, si vous le permettez.

Monsieur le ministre, vous nous avez expliqué plusieurs choses au sujet de la Vision 2040, en nous rappelant qu'elle reflétait un volontarisme partagé par différents conseils consultatifs, les partenaires sociaux et les entreprises ferroviaires. C'est nécessaire, parce que sans actions volontaristes, pas de *shift* modal, comme le relève le Bureau du Plan.

J'ai entendu évoquer le télétravail. Selon certains, cette évolution nous dispenserait de développer une vision pour le rail. Or cela reviendrait à pratiquer la politique de l'autruche. En effet, les problèmes sont bien présents; il suffit de regarder dehors. Le nombre de voitures a augmenté de 25 % ces 20 dernières années. Chaque jour, nous sommes confrontés à la pollution et à la congestion. Les émissions de CO_2 ont aussi augmenté de 25 % en raison du transport routier. Cela nuit aussi à la coexistence avec les autres modes de transport. Nous avons donc besoin du rail. Il nous faut, par conséquent, attirer de nouveaux passagers, par exemple au moyen du tourisme, de l'offre intermodale et de la modalité urbaine. Il faut évidemment continuer de séduire ceux qui prennent déjà le train en améliorant la qualité et la ponctualité de l'offre. À cette fin, une

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

Ondanks het telewerk zijn er onmiskenbaar problemen. Er zijn 25 % meer auto's dan in 2000. Er is 25 % meer CO_2. We hebben vervuiling en opstoppingen. We hebben het spoor nodig. Het moet zijn huidige reizigers zien te behouden en er nieuwe aantrekken door de stiptheid en de kwaliteit van het aanbod te verbeteren en van het toerisme en het intermodaal aanbod werk te maken. Er zijn ook aantrekkelijke tarieven nodig.

We moeten daarover eensgezind-

politique tarifaire attrayante est aussi indispensable.

Il est bon que nous nous accordions à ce sujet, parce que ce ne fut pas le cas ces dernières années. Du coup, la SNCB était considérée comme une variable d'ajustement budgétaire, de sorte que les moyens - qui existaient - furent mal orientés. Des centaines de millions ont ainsi été mis à disposition de certaines gares, mais nous payons aujourd'hui le prix de ces mauvais choix d'investissement. Nous n'allons pas résorber un passif de 20 ans et répondre aux défis des 20 prochaines années en claquant des doigts. C'est pourquoi cette Vision 2040 était nécessaire. Elle constitue une étape préalable à la conclusion des contrats de gestion et au Plan pluriannuel d'investissement. En tout cas, pas de moyens sans vision. Nous ne pouvons pas, et plus, nous tromper en ce qui concerne l'avenir du rail.

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

03.15 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij steunen het feit dat u ambitieuze plannen hebt, maar we gaan er niet komen met ambitieuze plannen zonder *pognon* en zonder handen. Dat is toch onze grootste kritiek. Wij vrezen dat er niet genoeg middelen zijn. U hebt op heel wat van mijn vragen geen antwoord gegeven. Hoe zult u dit financieren? Dat blijft voor ons toch een heel groot vraagteken. Zonder middelen zult u niet aan die ambities kunnen voldoen. Dat is onze grootste kritiek op wat er op tafel ligt.

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

03.16 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse étayée. Je n'ai aucun doute quant à votre volonté de développer une offre ferroviaire qui soit toujours plus attrayante, mais cette intention restera morte si elle n'est pas budgétisée. Cela a bien été souligné dans l'avis rendu par l'Inspection des Finances, qui ne se prononçait pas de manière défavorable par rapport à votre vision en tant que telle, mais bien par rapport à l'absence de budgétisation.

D'ailleurs, cet avis redit ce que disait autrement le Conseil Central de l'Économie et le Conseil national du travail en décembre 2021. Cet avis, que nous avons reçu, portait déjà sur cette Vision Rail 2040. Celui-ci disait notamment que le financement de cette vision du rail devait être compatible avec les objectifs fixés dans cette même vision, et ce, d'autant plus que l'arrêté royal du 9 mars 2022 - fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB - souligne bien la nécessité d'éviter "une dégradation de la situation financière d'Infrabel et de la SNCB, car elle remettrait en cause leur capacité à assumer pleinement leurs missions de service public".

Or, pour éviter la dégradation potentiellement mise en exergue par cet arrêté royal, quoi de mieux que de budgétiser ces plans? À défaut, malgré vos meilleures intentions et malgré les meilleures intentions du monde, notre politique ferroviaire ne changera pas, en tout cas pas suffisamment pour voir le nombre de passagers du rail augmenter, comme on le souhaite tous et comme l'a effectivement relevé le Bureau fédéral du Plan.

Je me permets aussi d'insister sur les mesures qui, quant à elles, ne coûtent rien, si ce n'est du bon sens, à savoir rendre notre mobilité toujours plus multimodale, avec une coordination des différents modes de transport public.

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

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

Enfin, je suis parfaitement consciente que ces mesures prennent du temps, comme vous l'avez souligné, à se mettre en place. Mais nous n'avons pas ce temps. En effet, le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence climatique. J'ai d'ailleurs encore interpellé la ministre Khattabi hier à ce sujet. Ce rapport insiste sur le fait qu'il faut changer drastiquement nos politiques de consommation d'énergie et surtout d'énergies fossiles d'ici trois ans et non d'ici 2040.

Moties
Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

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

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- eu égard aux plans de mobilité du gouvernement visant à inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à utiliser le train;
- eu égard à l'objectif du ministre de la Mobilité d'augmenter sensiblement l'offre ferroviaire à deux trains par heure dans chaque gare;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle nos concitoyens seront moins nombreux à opter pour l'utilisation du train à l'avenir;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle la voiture restera le moyen de transport dominant à l'avenir;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle la vitesse moyenne sur les routes baissera et le nombre d'embouteillages augmentera à l'avenir;
- eu égard à l'observation du Bureau fédéral du Plan selon laquelle le nombre de camions circulant sur les routes augmentera d'un cinquième à l'avenir;

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

d'embouteillages."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

04 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wagenpark van de NMBS" (55000278I)
04 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parc automobile de la SNCB" (55000278I)

04.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik was behoorlijk geschrokken toen ik met mijn schriftelijke vraag cijfers had opgevraagd over het wagenpark van de NMBS. In haar antwoord op mijn vraag naar de samenstelling van het wagenpark, deelde de NMBS mee dat het wagenpark van de NMBS bestaat uit 607 voertuigen, waarvan er geen enkel CO_2-emissievrij is. Het gaat om 470 dieselwagens, 123 benzinewagens en uiteindelijk toch ook 14 hybride wagens.

Gezien het feit dat deze regering zich tot doel heeft gesteld om de CO_2-uitstoot in dit land met 55 % terug te dringen tegen 2030 en de burgers dan ook wil bewegen tot het gebruik van emissievrije wagens, is het vreemd en zelfs stuitend te moeten vaststellen dat uitgerekend het overheidsbedrijf dat met het gebruik van de trein een ecologisch alternatief moet bieden voor de toekomstige mobiliteit, zelf uitsluitend met CO_2 uitstotende wagens blijft rijden.

Bent u op de hoogte van de samenstelling van het wagenpark van de NMBS? Vindt u de samenstelling van het wagenpark van de NMBS passend in het licht van de doelstellingen inzake CO_2-reductie? Welke maatregelen zult u op korte termijn nemen opdat de NMBS haar voorbeeldrol inzake ecologisch vervoer beter ter harte neemt en er een aanpassing van het wagenpark doorgevoerd wordt?

04.01 **Frank Troosters** (VB): Sur les 607 voitures de la SNCB, aucune n'est à émission nulle de CO_2.

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

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de transitie naar een duurzame mobiliteit per spoor, met de wagen of met andere vervoerswijzen zoals de step, is de rode draad doorheen mijn beleid. Dat geldt niet alleen voor het spoorvervoer zelf maar ook voor het bredere management binnen de NMBS en Infrabel. Als overheidsbedrijven hebben zij namelijk een bijzondere voorbeeldrol te vervullen, ook op het vlak van de duurzaamheid die ik wens te stimuleren.

Op 18 maart 2022 sloot de federale regering een belangrijk energie-akkoord, met als doelstelling de omslag naar groen energieverbruik verder te versnellen en zo de Belgische energieonafhankelijkheid te verzekeren. In dat akkoord is een prominente plaats voorzien voor concrete groene energieprojecten voor de NMBS en Infrabel, waarvoor zij financieel gesteund zullen worden door de overheid.

Wij zullen het straks in de commissie nog hebben over de concrete projecten inzake groene energie die beide spoorbedrijven op poten zullen zetten of zullen versnellen.

In mijn antwoord op uw schriftelijke vraag heb ik ook verwezen naar

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

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

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

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

Verder heeft de NMBS mij enige informatie bezorgd over haar intern beleid om het gebruik van wagens zoveel mogelijk te ontmoedigen. De NMBS is eigenaar van 607 personenwagens of vrachtwagens. De overgrote meerderheid van dit wagenpark bestaat uit dienstwagens die over het hele land worden ingezet ter ondersteuning van de treindiensten. De NMBS wil bovendien de komende tien jaar het aantal dienstwagens met zowat 15 % laten dalen.

De voorbije jaren heeft de NMBS het bestaande wagenpark reeds aanzienlijk vernieuwd, waardoor de gemiddelde CO_2-uitstoot van het wagenpark daalde. Het is uiteraard de bedoeling van de NMBS om het wagenpark verder blijvend te vergroenen door het aantal bestellingen van elektrische voertuigen drastisch te verhogen.

De NMBS stelt wel vast dat veel plug-in hybride en elektrische voertuigen die in 2021 besteld werden nog altijd niet werden geleverd door een globaal probleem dat bijna iedereen kent. De NMBS bekijkt ondertussen ook wat de best practices zijn wat betreft de bijbehorende oplaadinfrastructuur die zij nodig zal hebben.

Voorts hebben 3.324 medewerkers van de NMBS vorig jaar gebruikgemaakt van de fiets om naar het werk te komen en een bijhorende fietsvergoeding gekregen. Dat is een praktijk die ik wil aanmoedigen. Daarom heeft de federale regering op mijn initiatief onlangs 240 miljoen euro over drie jaar vrijgemaakt om het woon-werkverkeer per fiets te bevorderen.

Wat het openbaredienstcontract betreft, weet u dat de onderhandelingen die wij met de NMBS voeren op volle toeren draaien, net zoals deze met Infrabel. Op dit moment kan ik daar niet in detail op ingaan. Ik kan u wel verzekeren dat duurzaamheid in de brede zin een belangrijke pijler van deze contracten zal zijn. Het is alvast mijn wens om van deze gelegenheid gebruik te maken om samen met de NMBS de krachten te bundelen en het wagenpark nog sneller te vergroenen.

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

L'année dernière, 3 324 collaborateurs de la SNCB ont pris le vélo pour se rendre au travail et ont reçu une indemnité vélo. À mon initiative, le gouvernement a récemment débloqué 240 millions d'euros sur trois ans pour promouvoir les déplacements à vélo entre le domicile et le lieu de travail. La durabilité sera un pilier important des contrats de service public, qui sont actuellement en cours de négociation avec la SNCB et Infrabel.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik heb geen echt antwoord gekregen op mijn vraag hoe dat op korte termijn opgelost zal worden. Infrabel en de NMBS hebben uiteraard een voorbeeldrol inzake duurzaamheid. Allerhande groene projecten, het fietsgebruik stimuleren en fietsvergoedingen, dat is allemaal prima wat mij betreft.

Er moet natuurlijk gewacht worden op de levering van wagens. In werkelijkheid is echter niet een van de 607 wagens emissievrij. Ik hoorde u nochtans vertellen dat men recent nog maatregelen heeft genomen om het wagenpark te vernieuwen. Hoe kan dat? Dat zullen misschien die 14 hybride wagens geweest zijn. Het is echt ontstellend. Iedereen moet richting emissievrije wagens, wat voor sommige mensen duur is. Sommigen vinden dat de overheid de middenvinger naar hen opsteekt. Ik hoor hier eigenlijk geen pasklare oplossing voor het probleem. Er wordt gezegd dat duurzaamheid een belangrijke pijler is van de beheerscontracten. We zullen het allemaal nog wel zien, maar ik heb geen enkele oplossing gehoord wat betreft

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

het wagenpark van de NMBS, dat zeer vervuilend is.

Ik zal dan ook een motie van aanbeveling indienen. Ik heb daarin een aantal doelstellingen weergegeven die ik u verder zal besparen. Wij vragen echter dat de regering onmiddellijk de nodige maatregelen neemt opdat de NMBS haar voorbeeldrol inzake ecologisch vervoer beter ter harte kan nemen en er een aanpassing van het wagenpark in die zin kan worden doorgevoerd.

Moties
Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;
- overwegende de doelstelling van de federale regering om een CO_2-reductie van 55 % te realiseren tegen 2030;
- overwegende het feit dat emissievrije bedrijfswagens in 2026 de norm worden;
- overwegende het feit dat de NMBS als overheidsbedrijf een voorbeeldfunctie heeft inzake ecologische vervoerswijzen;
vraagt de regering
onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS haar voorbeeldrol inzake ecologisch vervoer beter ter harte zal nemen en er in die zin een aanpassing van het wagenpark zal doorgevoerd worden."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- eu égard aux plans de mobilité du gouvernement visant à inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à utiliser le train;
- eu égard à l'objectif du gouvernement fédéral de réduire de 55 % les émissions de CO_2 à l'horizon 2030;
- eu égard au fait que les voitures de société à émission nulle seront la norme en 2026;
- eu égard au fait que la SNCB a, en tant qu'entreprise publique, une fonction d'exemple en matière de moyens de transport écologiques;
demande au gouvernement
de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin que la SNCB assume davantage son rôle d'exemple en matière de transport écologique et que son parc automobile soit adapté dans ce sens."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

05 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pour la gare de Leuze-en-Hainaut" (55024860C)
05 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het station Leuze-en-Hainaut" (55024860C)

05.01 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, je viens vous voir peu souvent au sein de cette commission, mais ne soyez pas triste! Vos collègues qui me voient beaucoup préféreraient peut-être me voir

05.01 **Patrick Prévot** (PS): In Leuze-en-Hainaut maakt men zich zorgen over de sluiting van de

un peu moins. Lorsque je viens vous voir, c'est souvent parce que j'ai été interpellé par des élus locaux. La dernière fois, c'était le bourgmestre d'Ath. Aujourd'hui, ce sont des amis socialistes de la commune de Leuze-en-Hainaut qui s'inquiètent. Pourquoi? Parce que, depuis le 1er novembre 2021, les guichets de plusieurs gares du pays ont été fermés, dont ceux de Leuze-en-Hainaut, dirigeant *de facto* les navetteurs vers les bornes automatiques ou l'achat de tickets en ligne. Cette décision, tout le monde le sait, a un impact pour les personnes à mobilité réduite et les personnes souffrant de la fracture numérique, comme certaines personnes âgées.

La gare de Leuze-en-Hainaut, qui compte tout de même 11 200 montées par semaine, est devenue fantôme et sujette à des actes réguliers de vandalisme et de délinquance de par l'absence de personnel de la SNCB. Le lieu est, selon les élus locaux, tout simplement à l'abandon.

Je me fais aujourd'hui le relais de ces personnes qui réclament, comme de nombreuses gares, la présence permanente d'un agent de la SNCB. Elles veulent la garantie que la gare restera ouverte sous cette législature et insistent sur le fait que le contrat de gestion 2022-2026 doit être accompagné de moyens financiers permettant d'améliorer le service au public.

Monsieur le ministre, pouvez-vous premièrement nous assurer que la gare de Leuze-en-Hainaut restera ouverte au moins jusqu'en 2024? Afin de maintenir une continuité dans le service au public, assurer la sécurité aux navetteurs et préserver les gares comme des lieux de vie, une alternative est-elle prévue dans les communes où les guichets sont fermés depuis novembre dernier? Si tel est le cas, quelles informations rassurantes puis-je donner à ces élus pour leur donner des perspectives claires à ce sujet?

stationsloketten, waardoor de reizigers verwezen worden naar de automaten of de online ticket-verkoop – wat niet voor iedereen een oplossing is. Het stations-gebouw, dat in een spookstation zonder personeel veranderd is, valt ten prooi aan vandalisme en criminaliteit.

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

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci, monsieur Prévot. C'est toujours un plaisir de vous voir même s'il eût été plus raisonnable d'être plus proche de votre domicile aujourd'hui. Heureusement, les trains de la SNCB peuvent vous ramener rapidement à Soignies en cas d'urgence.

Monsieur Prévot, à la suite de la décision de la SNCB de fermer une série de guichets de gares, j'ai demandé et obtenu que la SNCB prenne systématiquement contact avec toutes les communes concernées afin de trouver des solutions de reconversion des guichets fermés et de rendre les gares aussi vivantes que possible, de leur donner une nouvelle vie. Dans le cadre ce de projet appelé la vie en gare, des appels à projets adaptés au contexte local ont été lancés. De nombreuses activités locales et diverses ont été présentées. Des projets d'intérêt général à caractère social, comme c'est le cas à Jette, ou de service à la population comme à Gouvy en province de Luxembourg, ou encore des initiatives commerciales, avec comme particularité que les bâtiments des gares peuvent être mis à disposition à prix coûtant pour des ASBL ou des pouvoirs publics.

La SNCB me fournit un rapport régulier de ses contacts avec les communes concernées. La SNCB insiste sur le fait qu'elle maintient la gare ouverte et accessible aux voyageurs dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort. C'est ainsi que la salle

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

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

d'attente reste accessible, ouverte et chauffée. Des collaborateurs y passent régulièrement et un entretien des lieux est assuré plusieurs fois par semaine.

Des rencontres ont eu lieu, puisque c'est cela qui vous intéresse plus particulièrement, entre la SNCB et la commune de Leuze au sujet du futur de son bâtiment. La SNCB m'informe qu'un accord de convention a pu être, très récemment, trouvé avec le collège communal de Leuze-en-Hainaut à ce sujet. C'est un scoop donc. Je m'en réjouis et je me suis laissé dire qu'il s'agirait d'initiatives autour du tourisme, du vélo et des circuits courts, ce qui est une perspective tout à fait intéressante et j'espère que vous aurez bientôt l'occasion de visiter les lieux et d'en profiter avec compagne et enfants.

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

05.03 **Patrick Prévot** (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse, qui est de nature à rassurer les personnes qui m'ont interpellé, je n'en doute pas. Voici donc un scoop en cette chaude après-midi. Vous me donnez comme information qu'un accord de coopération a pu être trouvé avec le collège communal autour d'initiatives certainement intéressantes, qui permettraient de maintenir une animation au sein des gares. Tout comme vous, je reste persuadé que c'est essentiel et, singulièrement, dans des gares un peu moins fréquentées.

Cela contribue à éviter le sentiment d'insécurité, cela empêche les actes de vandalisme et cela met un peu d'animation pour les navetteurs. Je suis content d'entendre qu'un service minimum est assuré: la salle d'attente est ouverte, chauffée et régulièrement entretenue et nettoyée.

Cette convention signée avec le collège devrait permettre une meilleure animation et éviter les actes de vandalisme.

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

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55025860C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie van de NMBS voor de brand op de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55026692C)
06 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal situé à Gentbrugge" (55025860C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation de la SNCB pour l'incendie sur le site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55026692C)

06.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag geruime tijd geleden ingediend, kort nadat er brand was uitgebroken op zondagavond 13 maart. Gisteren is er opnieuw brand uitgebroken, groter dan de eerste op hetzelfde terrein. Opnieuw was de brandweer massaal aanwezig en moesten omwonenden hun ramen en deuren sluiten.

Die branden zijn het gevolg van een maandenlange, of zelfs jarenlange, verwaarlozing van de site door de NMBS. Er is geen enkele vorm van sociale controle en op 13 maart brandde de ruimte af die voorzien was voor buurtactiviteiten. Ook dat is geen detail. Een

06.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Tout comme le 13 mars, un incendie s'est déclaré sur le site hier. Ces incendies sont le résultat d'années d'incurie de la SNCB par rapport à ce site. On peut également parler d'une sécurisation défaillante. Le 13 mars, le feu s'est déclaré dans l'espace qui devait servir à des activités de proximité. Hier, c'est le lieu où la plateforme

alternatief is er niet.

Ik wil graag een reactie voorlezen van het Gents Kunstenoverleg, dat boos is: "Een tweede brand op de Arsenaalsite in Gentbrugge. Het is om moedeloos van te worden. Net op de plek waar ons cultuurplatform vorm zou krijgen: een samenwerking tussen meer dan 20 organisaties in het Gentse cultuurveld. Dat deze site verloederd werd achtergelaten door de NMBS en ondertussen al veel te lang zonder enige vorm van sociale controle is, is enorm jammer. Dit terwijl er zo veel organisaties (cultuur, horeca, buurtwerking) hier zo veel moois zouden kunnen doen. Deze tweede brand doet pijn aan de ogen. We zien heel wat projecten in rook opgaan. Dit had vermeden kunnen worden."

Buurtbewoners die al een kijkje gingen nemen, vertellen mij nog meer. De site is slecht beveiligd. Geen enkel raam is nog intact. Er is geen veilige afsluiting tussen de site en de spoorberm. De muren rondom de site zijn in zeer slechte staat. Moeders uit de buurt durven er met hun kinderen niet langslopen. De NMBS draagt hier een grote verantwoordelijkheid en zal de schade moeten compenseren. Meer nog: er zijn extra middelen nodig voor de tijdelijke invulling.

Zal de NMBS een deel van haar riante winst uit de verkoop van de site aan de privésector afstaan om de site gebruiksklaar te maken voor een geslaagde tijdelijke invulling en om er nog buurtactiviteiten te laten doorgaan?

Was op het moment van de feiten de verkoopakte met de nieuwe eigenaar al getekend? Kunt u de exacte datum geven?

Welke totale schade hebben beide branden op de site veroorzaakt? Hebt u daar al een zicht op?

Een andere vraag was wat de stand van zaken is betreffende de verkoop. Is de opdracht voltooid? Voor welk bedrag werd de site uiteindelijk verkocht?

culturelle devait voir le jour qui a été incendié. Des moyens supplémentaires sont nécessaires pour assurer l'occupation temporaire du site.

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

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, het antwoord zal korter zijn dan de vraag. Ik vrees dat u ontgoocheld zult zijn door het antwoord dat de NMBS mij bezorgd heeft.

Het antwoord luidt als volgt: "Zoals u al weet, heeft de NMBS een koper gevonden voor de Arsenaalsite in Gent. Het is verder niet aan de NMBS maar aan de koper om te communiceren over de overeengekomen prijs. De authentieke akte werd verleden op 28 maart dit jaar."

Ik kan u nog meegeven dat de NMBS vorig jaar een projectoproep heeft gelanceerd voor het afsluiten van een concessiecontract voor een tijdelijke invulling van de site. Dat contract werd eind vorig jaar afgesloten met een derde partij die sindsdien verantwoordelijk is voor het onderhoud en het beheer van de site, evenals voor de afsluiting ervan.

Er is een strafrechtelijk onderzoek lopende over de precieze omstandigheden van de brand die zich op 13 maart voordeed.

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

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

06.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De NMBS is wel een

06.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-

overheidsbedrijf, mijnheer de minister. Wij hebben als parlementslid wel inspraak om inzage te krijgen in de financiën …

PTB): La SNCB est une entreprise publique. En tant que parlementaire, je souhaite consulter les données financières.

06.04 Minister **Georges Gilkinet**: Er is nu een privé-eigenaar van de site. We zijn in een vrij land waar mensen kunnen …

06.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Le site est désormais aux mains d'un propriétaire privé.

06.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het gaat over de verkoop door de NMBS. We vragen naar de verkoopprijs. Het is dus een pertinente vraag en wij hebben als parlementslid recht op een antwoord. Daarnaast is de ganse problematiek die daar nu heerst ongelooflijk schrijnend, mijnheer de minister. Er is een tweede brand uitgebroken terwijl er iets moois had kunnen worden uitgebouwd met de buurtwerking en de omgeving. Nu is het daar totaal verloederd en is er niets meer. De mensen in de wijk maken zich ook veel zorgen over de onveiligheid in de hele buurt door de verloedering.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

07 Samengevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De levering van de M7-treinen en de uitrol van het ETCS-veiligheidssysteem op het rollend materieel" (55025872C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laattijdige levering van rollend materieel aan de NMBS" (55025996C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoornet" (55027143C)
07 Questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La livraison des rames M7 et le déploiement du système de sécurité ETCS sur le matériel roulant" (55025872C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard de livraison du matériel roulant à la SNCB" (55025996C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55027143C)

07.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): We hadden het daarnet al over de problemen met de dienstverlening ten gevolge van de personeelsproblemen, maar ik verwees in mijn vraag ook naar materieelproblemen. Zo loopt de levering van de M7-treinen behoorlijk wat vertraging op. Dat heeft gevolgen voor de doelstellingen in verband met de veiligheidsuitrusting, zowel van de sporen als van het rollend materieel dat van die sporen gebruikmaakt, doelstellingen die in 2010 of 2011 door de commissie die zich boog over de treinramp in Buizingen naar voren werden geschoven.

In hoeverre doorkruist de vertraagde levering van de M7-rijtuigen de meerjarenplannen voor de invoering van het European Train Control System (ETCS)?

Hoever staat het vandaag met de levering van M7-treinstellen? Hoeveel M7's zijn er ondertussen daadwerkelijk geleverd?

Hoe ziet het bijgestuurde leverschema er voor de rest van 2022 uit? Hoeveel nieuwe treinstellen mogen we met andere woorden dit jaar

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

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

nog verwachten?

Werden er contractueel compensaties vastgelegd als Bombardier-Alstom de bestelde treinen niet tijdig levert?

Welke treinstellen zouden volgens de meerjarenplannen in 2023 uit dienst genomen worden? Over hoeveel treinstellen gaat het?

Wordt overwogen om het verouderde materieel alsnog langer in dienst te houden, al dan niet uit noodzaak omdat de nieuwe treinen later komen? Zo ja, welke en hoeveel? Zullen die stellen dan alsnog met ETCS uitgerust worden? Het aanvankelijke plan was om niet meer te investeren in de verouderde treinstellen: ETCS kost immers veel geld en de stellen zouden toch bijna uit dienst worden gehaald.

Is de doelstelling van de invoering van ETCS op al het rollend materieel van de NMBS tegen eind 2022 nog wel haalbaar, gezien de situatie? Welke stappen worden ondernomen om de doelstelling alsnog te behalen?

07.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De NMBS is al enige tijd bezig met de uitrol van de nieuw gekochte M7-treinstellen op het spoornet.

Wat is de huidige stand van zaken? Hoeveel M7-treinstellen worden momenteel ingezet op het Belgische spoornet?

Zullen de afgesproken leveringstermijnen verder gerespecteerd worden? Zo neen, waarom niet en welke wijzigingen zullen er in de leveringstermijnen plaatsvinden?

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

07.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, de NMBS laat mij, wat de levering van de M7-toestellen betreft, het volgende weten. Op 1 mei 2022 zouden er 142 BAB-rijtuigen, 31 BDx-stuurposten zonder tractie en 37 Bmx-stuurposten met tractie geleverd moeten zijn. Begin mei waren er effectief 108 BAB-rijtuigen, 12 BDx-stuurposten en 13 Bmx-stuurposten geleverd, die worden ingezet voor de commerciële dienst en voor het geven van trainingen voor NMBS-begeleiders en bestuurders op de nieuwe M7-treinstellen.

De NMBS verwacht op basis van de huidige cadans aan leveringen tegen eind 2022 te kunnen beschikken over 175 BAB-rijtuigen, 27 BDx-rijtuigen en 41 Bmx-rijtuigen. Dat zal neerkomen op een achterstand van ongeveer 50 tot 60 rijtuigen.

Het M7-contract voorziet inderdaad in boetes in geval van niet-tijdige levering.

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

Les types de matériel roulant obsolètes suivants seront systématiquement retirés du service au cours de la période 2019-2025 en fonction de l'arrivée des voitures M7:
- 103 MR2L, cela veut dire 206 voitures en service depuis 1966 et équivalant à 18 300 sièges;
- 554 voitures M4 en service depuis 1979 et équivalant à 51 522 sièges ou places;
- 40 voitures I6 en service depuis 1977 équivalant à 610 places;

De constructeur van de M7-rijtuigen heeft boetes gekregen.

Tussen 2019 en 2025 zal het volgende verouderd rollend materieel uit dienst genomen worden: 206 MR2L-rijtuigen (in dienst sinds 1966), wat overeenkomt met

- 91 voitures I10 en service depuis 1987 et équivalant à 4 980 places;
- 59 locomotives HLE27 en service depuis 1981;
- 32 locomotives HLE21 en service depuis 1984.

J'entends, concernant les difficultés aujourd'hui sur le réseau, beaucoup de pessimisme. Beaucoup de mandataires ici présents me disent: "Monsieur le ministre, rien ne change." Ces voitures sont en train d'arriver. Simplement, un constructeur a pris un peu de retard. J'espère que vous ne considérez pas que c'est de ma responsabilité. J'attends effectivement de la SNCB qu'elle suive de près le dossier, ce qu'elle fait mais là, il y a un problème de type industriel que je regrette avec vous. L'amélioration arrive. Ceux et celles qui ont déjà pu utiliser ces voitures M7 en apprécient le confort. La deuxième partie de la commande a été corrigée de façon à ce que l'accessibilité de voitures soit plus grande que ce qui était initialement prévu par mon prédécesseur.

18.300 zitplaatsen; 554 M4-rijtuigen (in dienst sinds 1979), wat neerkomt op 51.522 zitplaatsen; 40 I6-rijtuigen (in dienst sinds 1977), wat neerkomt op 610 zitplaatsen; 91 I10-rijtuigen (in dienst sinds 1987), wat neerkomt op 4.980 zitplaatsen; 59 HLE27-locomotieven (in dienst sinds 1981); 32 HLE21-locomotieven (in dienst sinds 1984).

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

Voor het comfort van de reizigers en de stiptheid is het inderdaad heel belangrijk om het verouderde materieel te vervangen, zoals contractueel werd afgesproken tussen de NMBS en Alstom.

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

La SNCB fait, en effet, tout ce qui est en son pouvoir pour encourager le fabricant du M7, Alstom, à rattraper le retard de livraison du matériel et insiste également sur la livraison en temps voulu des composants ETCS, monsieur Van den Bergh, pour les équipements de tous les postes de contrôle. La SNCB maintient cependant clairement son objectif de pouvoir retirer du service tout le matériel roulant non ETCS d'ici fin 2023. Cela veut dire que l'on va retirer du vieux matériel et introduire du matériel beaucoup plus accessible, plus confortable et évidemment également plus écologique. Le changement est sur les rails!

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

07.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik zal uw antwoord nog eens rustig bekijken, want het bevat veel cijfers. U nam het woord pessimisme in verband met het spoor in de mond. Daar verzet ik mij toch tegen, want het is niet onze rol, noch de uwe, om het spoor te managen. Dat moeten de NMBS en Infrabel doen. Voor de levering wachten we op een industrieel bedrijf dat zijn engagement niet helemaal nakomt.

Maar het is goed om dat op te volgen. Ten eerste is er een dienstverlening afgesproken tussen overheid en spoorbedrijven. Samen moeten we ervoor zorgen dat die bedrijven effectief de afgesproken diensten verlenen. Ten tweede heeft het Parlement geen onbelangrijk werkstuk afgeleverd in 2011, met de aanbevelingen van de commissie die zich boog over de treinramp in Buizingen. Mijn vraag komt voort vanuit de bekommernis of de toen afgesproken doelstellingen effectief worden gerealiseerd.

Ik heb wel begrepen dat men op de goede weg is, zij het met een tikje vertraging.

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

07.05 **Frank Troosters** (VB): Ik zal de cijfers ook nog eens goed bekijken en beluisteren. Het is alleszins belangrijk dat de M7-treinstellen er komen. Maar ik zal u de vertraging nooit verwijten, want u hebt dat contract destijds niet getekend en u bouwt ook zelf de treinen niet.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het doorsluizen van een Vlaamse knowhow door het innovation department van de NMBS" (55025881C)
08 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transfert par le département innovation de la SNCB de savoir-faire flamand" (55025881C)

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Een Vlaamse kmo deed onlangs haar beklag dat zij aan het 'innovation department' van de NMBS via een betaalde Proof of Concept een gepatenteerde techniek had aangeboden en gedemonstreerd met het oog op een real time monitoren van de exacte locatie van rijtuigen in een samengestelde trein.*

Het lijkt erop dat de betrokken knowhow naderhand in verkapte vorm zou kunnen zijn doorgespeeld aan een buitenlandse grote onderneming waarmee de NMBS al jaren een goede commerciële relatie onderhoudt en die nu in een tenderprocedure een groot contract ter zake toegewezen zou krijgen. De tender zou zodanig opgesteld zijn dat de Vlaamse kmo niet aan de vormvereisten zou kunnen voldoen om de aanbesteding toegewezen te kunnen krijgen.

Ik heb dan ook volgende vragen voor u:
Bent u bereid te laten onderzoeken of iemand van het 'innovation department' van de NMBS inderdaad gevoelige vertrouwelijke commerciële en technologische informatie ter zake heeft doorgesluisd?
Indien inderdaad dergelijke knowhow zou zijn doorgesluisd, vindt u dat als bevoegd minister ethisch verantwoord?
Wat wil u desgevallend (laten) ondernemen om deze situatie alsnog proberen recht te zetten?
Wat wil u desgevallend (laten) ondernemen om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen of recht te zetten?

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

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

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, in deze kwestie deel ik uw mening. Het is belangrijk dat de inspanningen van Belgische bedrijven gewaardeerd worden en dat het nodige gedaan wordt opdat zij de kans krijgen om hun technologie te valideren. U weet echter dat de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is dat in dit soort dossiers zelfstandig kan optreden, waardoor het zich ook voor eventuele inbreuken moet verantwoorden.

De NMBS heeft recent een brief gekregen van een betrokken partij in verband met de situatie die u beschrijft. De NMBS bestudeert die momenteel. Gelet op de vertrouwelijkheid kan ik hier verder niet op ingaan. Het spreekt echter voor zich dat ik met belangstelling de uitkomst van deze discussie zal opvolgen en daaruit de nodige conclusies zal trekken.

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

détails, mais je suivrai de près la suite des événements.

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de wonderen zijn de wereld niet uit, er is consensus tussen ons. Het is een interessant precedent in de negatieve zin. We zullen moeten afwachten wat een eventuele rechtsgang oplevert. Hopelijk wordt dit niet herhaald door de NMBS.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gokterminals in NMBS-stations" (55025932C)
09 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des terminaux de paris dans les gares de la SNCB" (55025932C)

09.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, op 9 maart heb ik u ondervraagd naar aanleiding van de verkoop van 170 krantenwinkels van bpost, die tot het Ubiwaynetwerk behoorden, aan het gokbedrijf Golden Palace. Daarvan bevinden zich er 43 in NMBS-stations.

Ik vroeg u toen of er gokterminals aanwezig waren in die krantenwinkels in de NMBS-stations. U antwoordde toen dat de standaard bijzondere voorwaarden van de NMBS aangaande concessiecontracten niet voorzien in de mogelijkheid om gokterminals te plaatsen. U zei toen niet of er in de praktijk effectief al dan niet gokterminals staan. Ik heb er zelf eentje gezien in het station van Gent-Sint-Pieters. Ik weet ondertussen dat er ook in Zottegem eentje staat. Vorige week heb ik ook in een krantenwinkel van Brussel-Centraal een gokterminal gezien. Naar aanleiding daarvan heeft de NMBS verklaard dat er toch uitzonderingen mogelijk zijn op dat standaardcontract, waarin de verbodsbepaling op het plaatsen van gokterminals niet is opgenomen. Er zouden blijkbaar gokterminals staan waarvoor reeds een aantal jaar geleden toestemming werd verleend.

Mijnheer de minister, ik stel u dan ook opnieuw enkele vragen. Hoeveel gokterminals staan er momenteel in de krantenwinkels in de NMBS-stations? In welke stations staan die en sinds wanneer? Kunt u bevestigen dat voor elke terminal een toelating werd gegeven door de NMBS?

Heeft de nieuwe eigenaar, Golden Palace, de vraag gesteld om bijkomende gokterminals in krantenwinkels in NMBS-stations te mogen plaatsen? Zo ja, hoeveel en in welke stations? Wat was desgevallend het antwoord van de NMBS op deze vraag?

Ik kom dan bij mijn belangrijkste vraag. Bent u het met mij eens dat gokterminals niet thuishoren in een treinstation? Bent u bereid om alle gokterminals die er vandaag staan te laten verwijderen? Bent u bereid om de NMBS op te dragen om in de toekomst geen gokterminals meer toe te laten in de krantenwinkels in haar stations?

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

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

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenbroucke, dat is ondertussen inderdaad een zeer actueel debat.

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Ubiway a conclu un contrat-cadre avec la SNCB concernant

Naar aanleiding van onze laatste gedachtewisseling in deze commissie heb ik de NMBS opnieuw bevraagd over dit interessante en belangrijke onderwerp. Het bedrijf Ubiway heeft een raamovereenkomst met de NMBS over de exploitatie van kranten- en buurtwinkels onder de merken Relay en Hubiz. De huidige overeenkomst bestrijkt de periode tot 2026 voor Relay en tot 2030 voor Hubiz. De concessies lopen dus tot 2026 en 2030. De NMBS neemt nota van de verandering van aandeelhouder die niets verandert aan de contractuele verplichtingen tegenover de NMBS.

Er zijn 45 concessies in de stations van de NMBS. Het is toegestaan om in de concessies loterijproducten te verkopen. In 2018 ontving de NMBS een verzoek van Ubiway om in tien concessies een speelautomaat te plaatsen. Hiervoor werd toestemming verkregen in het kader van een commerciële overeenkomst, waarvan de NMBS mij heeft bevestigd dat deze niet zal worden verlengd na afloop van het ondertekende huurcontract. In 2018 was er ook een andere minister.

Om een speelautomaat te installeren moet voor elke concessie een specifieke vergunning worden verkregen. In dit geval gaat het dus om tien licenties. De Kansspelcommissie levert deze vergunning af die in de handelszaak moet worden opgehangen. De NMBS is zelf niet verantwoordelijk voor de exploitatievergunning. Zij verhuurt een ruimte en de handelaar moet over de nodige vergunningen voor zijn activiteit beschikken. De NMBS int geen royalty's op de verkoop van loterij- en kansproducten. Het aantal automaten is dus zoals gezegd sinds 2018 niet meer toegenomen, ook niet tijdens de huidige legislatuur. Het is namelijk absoluut niet de bedoeling van de NMBS om concessies te ontwikkelen die uitsluitend gewijd zijn aan kansspelen, noch om het aantal automaten uit te breiden.

Sinds 2018 werden geen nieuwe automaten meer toegestaan. Dat beleid wil ik samen met de NMBS aanhouden. Er zullen geen uitzonderingen meer worden gemaakt op het beginsel van het verbod op de installatie van gokautomaten.

Ik vind het essentieel dat mensen beschermd worden tegen gokreclame en de ernstige gevolgen die een gokverslaving met zich kan meebrengen. Dat is voor mij een cruciale opdracht en verantwoordelijkheid van de overheid. De overheidsbedrijven, waaronder de NMBS en Infrabel, hebben een voorbeeldfunctie te vervullen waar ik op toezie.

Ik verwijs tot slot – als dat tenminste kan – naar nieuwe regelgeving die de regering onlangs heeft aangenomen op voorstel van de minister van Justitie in het kader van de bescherming van de bevolking tegen gokken. Zo zullen kantoren waar sportweddenschappen worden afgesloten vanaf 1 oktober de identiteit van hun klanten moeten controleren. Die controle moet verhinderen dat minderjarigen of mensen die op de lijst van uitgesloten personen staan, weddenschappen kunnen afsluiten. Op die manier worden mensen met problematisch gokgedrag bijkomend beschermd. Die regel wordt vandaag al toegepast in onder meer casino's en bij online weddenschappen.

De nieuwe regelgeving toont duidelijk het engagement van de voltallige regering om onze bevolking beter te beschermen tegen de destructieve gevolgen van een gokverslaving. Ik had het niet over de

l'exploitation de librairies et de commerces de proximité sous les marques Relay et Hubiz. Le contrat existant court jusqu'en 2026 pour Relay et jusqu'en 2030 pour Hubiz. Le changement d'actionnaire ne change rien aux obligations contractuelles vis-à-vis de la SNCB. Les gares de la SNCB comptent 45 concessions. Des produits de loterie peuvent y être vendus.

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

La SNCB n'a absolument pas l'intention de développer des concessions pour des jeux de hasard, ni d'augmenter le nombre de machines à sous. Depuis 2018, elle n'a plus autorisé l'installation de nouvelles machines. Je souhaite maintenir ce cap politique avec la SNCB. Il me paraît vraiment essentiel de protéger nos concitoyens contre la publicité pour les jeux de hasard et contre les conséquences graves d'une dépendance au jeu. Sur proposition du ministre de la Justice, le gouvernement a d'ailleurs approuvé récemment une nouvelle réglementation dans le cadre de la protection de la population contre les jeux de hasard. À partir du 1er octobre, les bureaux où sont conclus des paris sportifs devront ainsi contrôler l'identité de leurs clients.

publiciteit voor zulke spelen.

09.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik heb één opmerking, waarmee ik echter geen steen naar u wil werpen. Het is wel sterk dat ik twee maanden moet wachten om de gegevens te krijgen die ik al op 9 maart vroeg. Die stonden toen niet in uw antwoord en de NMBS heeft die pas verstrekt nadat ik zelf via de pers een foto heb verspreid die aantoonde dat er daadwerkelijk gokautomaten staan.

Er staan er blijkbaar tien, waarvoor al vier jaar geleden toelating is gegeven. Dat vind ik opmerkelijk. Ik vind het heel positief dat u ervoor wilt zorgen dat het aantal automaten zeker niet wordt uitgebreid. Ik ben benieuwd wat Golden Palace daarvan zal vinden, want zij hebben die krantenwinkels natuurlijk niet gekocht om kranten te verkopen, wel om nog meer gokautomaten te plaatsen.

Ik ben het volledig eens met uw standpunt dat de NMBS en bij uitbreiding de overheid een voorbeeldfunctie heeft, maar het zou consequent zijn met het antigokbeleid van de regering om niet het einde van de raamovereenkomsten in 2026 en 2030 af te wachten, maar om te bekijken hoe die tien speelautomaten zo snel mogelijk uit het NMBS-station verwijderd kunnen worden. Een gokautomaat heeft geen enkele meerwaarde in een treinstation.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55025933C)
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitholling van de rechten van vliegtuigpassagiers" (55025934C)
10 Questions jointes de
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55025933C)
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'érosion des droits des passagers aériens" (55025934C)

10.01 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Ik stelde u eerder al vragen over de terugbetaling van geannuleerde vluchten t.g.v. de coronacrisis.
Afgelopen week lichtte mevrouw Turtelboom, lid van de Europese Rekenkamer, het speciaal verslag over de rechten van luchtvaartpassagiers tijdens de COVID-19-pandemie toe. Zij herbevestigde dat er enorm veel klachten waren omtrent de praktijken van luchtvaartmaatschappijen bij annulatie van een vlucht, o.a. in België. Terwijl u altijd beweerde dat het probleem geen grote omvang kende in België, sprak zij over 122.500 klachten voor België, Denemarken, Estland en Polen.
Maar belangrijker, zij gaf ook aan dat er tot op vandaag nog gevallen zijn waarbij de luchtvaartmaatschappij de consument nog steeds niet heeft terugbetaald.
Vandaar volgende vragen:
Hoeveel klachten ontving u hieromtrent in 2020? Hoeveel klachten ontving u hieromtrent in 2021?

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

Combien de plaintes le ministre a-t-il reçues en 2020 et 2021? Dans combien de cas le consommateur n'a-t-il pas encore été remboursé?

Hoeveel van die klachten zijn momenteel nog actueel, m.a.w. hoeveel gevallen zijn er waarin de consument nog steeds niet werd terugbetaald?
U gaf eerder aan geen voorstander te zijn van strafprocedures t.a.v. de luchtvaartmaatschappijen die hun verplichtingen niet nakomen, is dit nog steeds uw standpunt? Werden er intussen wel al procedurele stappen genomen? Zo ja, ten opzichte van welke vluchtmaatschappijen?
Bent u van mening dat de national enforcement bodies moeten versterkt worden, zoals wordt aanbevolen in het rapport?
Het speciaal verslag over de rechten van luchtvaartpassagiers tijdens de COVID-19-pandemie van de Europese Rekenkamer stelt verschillende aanbevelingen voor om te zorgen voor een betere bescherming van de luchtvaartpassagiers in de toekomst. Denk maar aan betere communicatie, verslagleggingsverplichtingen en inspecties bij luchtvaartmaatschappijen, invoer van een gestandaardiseerd terugbetalingsformulier voor de terugbetaling van vluchten, het ontwikkelen van een voucher als bescherming tegen insolventie van de luchtvaartmaatschappij, de ontwikkeling van een Europees garantiefonds specifiek voor vluchten en dus los van pakketreizen. Welk standpunt zal België verdedigen t.a.v. deze specifieke aanbevelingen?

Sinds 2005 is er in de Europese Unie gedetailleerde wetgeving in voege om vliegtuigpassagiers te beschermen in geval van instapweigering of een vertraagde of geannuleerde vlucht (verordening 261/2004). Via deze wetgeving hebben passagiers, wanneer ze met bovenstaande problemen geconfronteerd worden, recht op bijstand en desgevallend compensatie.
Nog voor de start van de coronacrisis waren er plannen van de EU om de wetgeving omtrent de rechten van vliegtuigpassagiers te herzien.
Het voorstel dat voorlag bevat zeker verschillende positieve punten zoals meer en betere informatievertrekking en meer transparantie over prijs en toegestane hoeveelheid bagage.
Anderzijds lagen er ook enkele voorstellen op tafel die net nadelig zouden zijn voor de consument. Zo zou men minder snel recht hebben op compensatie doordat het niveau van vertragingsduurtijd wordt opgetrokken. Passagiers van een Europese vlucht tot 1500 km hebben vandaag recht op een compensatie vanaf een vertraging vanaf 3u; passagiers van een internationale vlucht van meer dan 3500 km hebben vandaag recht op compensatie vanaf een vertraging 4u. Dit zou nu opgetrokken worden tot resp. 5u en 12u. Ook zou er geen compensatie meer voorzien worden voor vluchten die vliegen vanuit of op kleine of afgelegen luchthavens.
Nu de coronacrisis stilaan onder controle blijkt en de reissector herneemt, zal ook dit dossier opnieuw concreter worden besproken aan de Europese tafel.
Wat is de stand van zaken omtrent de herziening van de verordening? Werd dit reeds besproken op een raad van ministers en welk standpunt nam België hierin?
Is de minister het ermee eens dat het een slecht signaal zou zijn om luchtvaartmaatschappijen toe te staan om net minder stiptheid aan de dag te leggen?
Is de minister het ermee eens dat de rechten van vliegtuigpassagiers niet mogen teruggeschroefd worden?
Zal u voor de Belgische standpuntbepaling rekening houden met de aanbevelingen die werden geformuleerd in het kader van het speciaal

Le ministre n'est-il toujours pas partisan de procédures pénales? Les "national enforcement bodies" seront-ils renforcés? La Belgique soutiendra-t-elle des recommandations spécifiques de la Cour des comptes européenne?

Avant le début de la pandémie, l'UE avait pour projet de revoir le règlement relatif aux droits des passagers aériens. Les éléments positifs de la proposition étaient la communication d'informations plus précises et complètes, et une plus grande transparence quant au prix et à la quantité de bagages autorisée. En revanche, le consommateur aurait moins vite droit à une compensation, car le seuil de la durée du retard serait augmenté.

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

verslag van de Europese Rekenkamer over de rechten van luchtvaartpassagiers tijdens de COVID-19-pandemie.

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: De dienst Passagiersrechten van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) ontving 3.605 klachten in 2020, zowel vragen om informatie als klachten over onder andere vertragingen en annuleringen. In 2021 waren er 1.679 klachten of vragen; er waren nu eenmaal minder vliegreizen.

De dienst Passagiersrechten streeft ernaar om klachten binnen de zes maanden af te handelen. Er zijn dus nog klachten lopende voor vluchten uit 2020 en 2021.

Indien de dienst van oordeel is dat een luchtvaartmaatschappij de Europese verordening niet heeft nageleefd, kan hij het dossier met het oog op eventuele sancties overdragen aan de bevoegde dienst van het DGLV, dat een proces-verbaal kan opstellen. De dienst Passagiersrechten van het DGLV heeft echter nog geen gebruik gemaakt van de procedure. De sanctieprocedure is veeleisend, vereist de tussenkomst van het openbaar ministerie en vormt een aanzienlijke operationele belasting voor de luchtvaartmaatschappijen en de autoriteiten. Er wordt de voorkeur aan gegeven om geen langdurige strafrechtelijke procedure aan te spannen en zich te concentreren op soepele en permanente contacten met luchtvaart-maatschappijen en passagiers in de vorm van een dialoog. Zo benader ik ook steeds de bestuurders van luchtvaartmaatschappijen, waaronder die van Brussels Airlines, sinds het begin van mijn mandaat.

Wat de herziening van de Europese verordening omtrent de passagiersrechten betreft, legde de Commissie in 2013 een nieuw voorstel op tafel. In de Raad lagen de werkzaamheden in het dossier stil sinds 2015. In 2019 bliezen het Finse voorzitterschap door middel van een workshop, en de Commissie aan de hand van een studie die ze begin 2020 presenteerde, het dossier nieuw leven in. Maar de coronacrisis verlegde de politieke aandacht en de onderhandelingen werden gestopt. Door COVID-19 zet een aantal lidstaten druk op de Commissie om haar voorstel aan te passen om ook de aan de pandemie gerelateerde aspecten, bijvoorbeeld de vouchers, aan te pakken. De jongste lidstaten-voorzitters beslisten om de werkzaamheden niet voort te zetten.

De Commissie werkt op het moment aan een herziening van haar amenderingsvoorstel. De publicatie wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2023. Het is duidelijk dat de rechten van de passagiers moeten worden beschermd.

Voorts wordt in het speciale verslag van de Europese Rekenkamer gevraagd aan de Commissie om wetgevingsvoorstellen in te dienen om de proactieve monitoring door *national enforcement bodies* te versterken. Dat gaat bijvoorbeeld door middel van verslaggevings-verplichtingen voor de vervoerders jegens de *national enforcement bodies*, en door middel van inspectie, waarbij wordt nagegaan of luchtvaartmaatschappijen passagiers tijdig, juist en volledig informeren over hun rechten.

Die aanbevelingen zijn interessant om de rechten van passagiers beter te beschermen. Van mijn zijde heb ik contact opgenomen met

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

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

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

mijn collega's Dermagne en De Bleeker, die verantwoordelijk zijn voor consumentenbescherming, om na te denken over een mogelijke verlenging van de verjaringstermijn voor rechtsvorderingen die gebaseerd zijn op de Europese passagiersrechten.

10.03 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoorden. De cijfers die u opgeeft, 3.605 klachten en vragen in 2020, zijn veelzeggend en tonen aan dat er wel degelijk een probleem was met luchtvaartmaatschappijen tijdens de coronaperiode.

Gedurende die periode heb ik er zelf vaak vragen over gesteld. Toen zei u telkens dat er helemaal geen grote problemen waren, tot de Europese Rekenkamer zelf u met de neus op de feiten drukte. Ook Annemie Turtelboom, die ons hier een toelichting gaf, moest even lachen en merkte fijntjes op dat u het bij het verkeerde eind had als u beweerde dat er geen problemen waren.

Hoe pakt men het probleem aan? Er is in een sanctieprocedure voorzien. U zegt dat het een zware procedure is en u verkiest om ze niet toe te passen. Goed, ik begrijp dat het om een zware procedure gaat, maar misschien is het nu net omdat luchtvaartmaatschappijen weten dat ze niet wordt toegepast, dat ze hun verplichtingen niet nakomen.

U stelt dat u liever in dialoog gaat met de luchtvaartmaatschappijen. Dat kan goed zijn, maar wanneer de luchtvaartmaatschappijen toch hun plichten niet nakomen, is er toch nog iets anders nodig, een stevigere stok achter de deur, zodat de consumenten een beroep kunnen doen op de rechten die hun toekomen. Ik hoop dat u ter zake forser zal zijn.

Ik had ook specifiek gevraagd wat u zult doen met de aanbevelingen voor ons land van de Europese Rekenkamer om de problematiek beter aan te pakken. Doordat u over die aanbevelingen zwijgt, neem ik aan dat u op geen enkele aanbeveling zult ingaan en meent het beter te weten dan de Europese Rekenkamer.

De Europese verordening inzake passagiersrechten is een werk van lange adem. De werkzaamheden liggen stil sinds 2015. Ze werden even nieuw leven ingeblazen in 2020, maar liggen nu opnieuw stil. U geeft aan dat een aantal lidstaten had gevraagd de covidaspecten mee op te nemen. Ik weet niet of ons land daarbij was. Dat hebt u alleszins niet uit uw antwoord laten blijken.

Er zou een nieuw voorstel van de Europese Commissie komen in 2023. Ik had echter onder andere heel specifiek gevraagd naar het standpunt van ons land. Eigenlijk zullen de rechten van vliegtuigpassagiers immers veel worden ingeperkt indien de voorstellen van de Europese Commissie die nu op tafel liggen werkelijkheid zouden worden. Een passagier zou pas na een veel langere vertraging van de vlucht recht hebben op een schadevergoeding. U hebt niet geantwoord op mijn vraag. U geeft aan dat u een en ander in samenspraak zult doen met uw collega's Dermagne en De Bleeker. Ik heb staatssecretaris De Bleeker in april 2020 daarover nog een vraag gesteld. Zij heeft mij verzekerd dat zij het dossier mee in het oog zal houden.

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

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

U kunt mij niet verwijten dat ik meer vertrouwen heb in staatssecretaris De Bleeker, die verantwoordelijk is voor consumentenbescherming, dan in u, om ervoor te zorgen dat de consumenten de rechten zullen hebben die hun toekomen.

Ik zal het dossier alleszins van heel nabij opvolgen. Ik hoop dat u, wanneer u daar aan de tafel zit, een en ander niet zult vergeten.

10.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Van Bossuyt, ik meen dat u niet goed hebt geluisterd naar het einde van mijn antwoord. Ik zal het herhalen. De aanbevelingen van de Europese Rekenkamer zijn interessant om de rechten van de passagiers beter te beschermen. Interessant wil zeggen: positief. Van mijn zijde heb ik contact opgenomen met mijn collega's Dermagne en De Bleeker, die verantwoordelijk zijn voor consumentenbescherming, om na te denken over een mogelijke verlenging van de verjaringstermijn voor rechtsvorderingen die gebaseerd zijn op de Europese passagiersrechten.

Ik heb vandaag een positief antwoord op mijn voorstel gekregen van mijn goede collega Eva De Bleeker. Wij zullen daarmee dus verdergaan. U hebt niet het monopolie omtrent de bescherming van de rechten van vliegtuigpassagiers.

10.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Je soutiens les recommandations. J'ai reçu aujourd'hui une réponse de la secrétaire d'État De Bleeker, qui a réagi positivement à ma proposition. Nous poursuivrons donc ce processus.

10.05 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, met die maatregel ter bescherming van de consument ben ik alvast heel erg blij.

Maar er is ook sprake van om de bepalingen inzake vertragingen aan te passen. Nu heeft men na drie uur vertraging al recht op een schadevergoeding, maar dat wordt verlengd naar vijf uur, wat ik absoluut geen goed signaal vind. Op dat element bent u nu niet ingegaan, ook al is dat aspect voor veel vliegtuigpassagiers belangrijk. Er moet de luchtvaartmaatschappijen het signaal gegeven worden dat hun vluchten op tijd moeten vertrekken. Aan staatssecretaris De Bleeker heb ik nog vragen gesteld over geannuleerde vluchten door Ryanair, aangezien het voor luchtvaartpassagiers moeilijk blijkt te zijn om hun rechten te laten gelden. Wij moeten dus te allen tijde vermijden dat het voor de passagiers nog moeilijker wordt.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55025948C van mevrouw Zanchetta en vraag nr. 55025979C van de heer Raskin zijn uitgesteld.

11 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële situatie van de NMBS en Infrabel" (55026004C)
11 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière de la SNCB et d'Infrabel" (55026004C)

11.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij blijven op dezelfde nagel kloppen. De financiering van de NMBS en Infrabel zijn cruciaal als wij op het vlak van mobiliteit vooruit willen gaan. De coronacrisis, de energiecrisis en de oorlog in Oekraine maken het er ook niet gemakkelijker op.

Mijnheer de minister, hoe is de schuldpositie van de NMBS en

11.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Comment la situation de la dette de la SNCB et d'Infrabel a-t-elle évolué au cours des cinq dernières années? À quel niveau se situent les plafonds d'endettement? Quel est l'impact

Infrabel de laatste vijf jaar geëvolueerd? Hoeveel schulden torsen de beide bedrijven vandaag? Zijn er schuldplafonds voor beide overheidsbedrijven ingesteld? Zo ja, hoe hoog liggen die?

Welke invloed heeft de oorlog in Oekraïne op de werking van de NMBS en Infrabel? Is er bijvoorbeeld een financiële impact van de oorlog op het goederenvervoer of de internationale treinen en nachttreinen?

Hebben beide bedrijven nog een budget voor aanwervingen in 2022?

Zult u als minister ingrijpen zodat de NMBS zich verder kan ontwikkelen tot een openbare treinmaatschappij van de toekomst? Welke maatregelen zult u daarvoor nemen?

de la guerre en Ukraine sur les activités de la SNCB et d'Infrabel? Reste-t-il encore un budget pour recruter en 2022? Comment le ministre veillera-t-il à ce que la SNCB puisse continuer à se développer en tant que société publique des chemins de fer tournée vers l'avenir?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dat zijn interessante vragen. Ik zal enkele zaken herhalen die ik in het actualiteitsdebat al heb gezegd. Wij hebben het ook in de commissie van 8 februari gehad over deze kwestie. Ik verwijs naar de antwoorden die toen ik op de mondelinge vragen gaf. Ik kan u het antwoord ook schriftelijk bezorgen.

Mevrouw Vindevoghel, u vraagt mij of de oorlog in Oekraïne een invloed heeft op de werking van de NMBS. Het antwoord is vanzelfsprekend 'ja'. De NMBS doet op mijn vraag haar deel van de inspanningen, net als de rest van het land. De NMBS focust specifiek op haar ondersteunende en praktische rol in het beheren en het beheersen van vluchtelingstromen naar ons land. Zij zorgt er mee voor dat inwoners uit Oekraïne gratis de trein naar ons land kunnen nemen en in de grote stations van ons land efficiënt naar het registratiecentrum op de Heizel worden doorverwezen.

Infrabel zal ook een uitzonderlijke steun van 82 miljoen euro van de overheid krijgen voor de kosten van energie en de gevolgen van de indexatie van het personeel, dat zeer belangrijk is.

Wat uw vraag over de aanwervingen betreft, er lopen voortdurend aanwervingscampagnes voor spoorwegpersoneel. De overgrote meerderheid betreft de operationele kernfunctie van de NMBS, bijvoorbeeld de treinbegeleiders, de technici en het personeel van Securail. De NMBS is bijvoorbeeld net een grote *employer branding campaign* gestart, waarbij 1.300 nieuwe collega's worden gezocht. De meest gezochte profielen zijn technici, treinbegeleiders, trein-bestuurders en stationspersoneel.

Wat Infrabel betreft, ook Infrabel is permanent op zoek naar nieuwe medewerkers voor verschillende profielen. Via acties als Job Days, een aanwervingscampagne, of via Infrabel Academy, poogt Infrabel de geschikte profielen aan te trekken, wat niet altijd een eenvoudige opdracht is.

Ik probeer hen echter te helpen door positief over de trein te spreken. Ik hoop dat u dat ook zult willen doen.

Tot slot, investeren in het spoor betekent investeren in mensen. Het voltallige treinpersoneel vormt de hoeksteen van het spoor. Daarom investeert deze regering volop in het spoor en in de vele vrouwen en mannen die dagelijks de trein doen rijden. Als er meer treinen komen, moeten wij meer treinbegeleiders hebben. Dat is voor mij ook zeer

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

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

belangrijk.

11.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik zal mijn repliek kort houden. Anders val ik toch in herhaling. Wij hebben al een hoorzitting gehouden over Infrabel. De budgetten voor Infrabel zijn niet verhoogd in vergelijking met vroeger. Ze zijn verlaagd.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik nog heel wat vragen heb over hoe u alle projecten en voorstellen die u aanbiedt zult waarmaken met de beperkte budgetten die er nu zijn. Wij zullen dit opvolgen.

11.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les budgets destinés à Infrabel n'ont pas été revus à la hausse mais à la baisse. Je me pose de nombreuses questions sur la manière dont tous les projets et propositions seront réalisés avec les budgets limités qui y sont affectés.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beleid inzake de betalende stationsparkings" (55026050C)
12 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique en ce qui concerne les parkings de gare payants" (55026050C)

12.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de afgelopen twee jaar zijn er in deze commissie regelmatig vragen gesteld over het betalend maken van stationsparkings overal in het land. Dat is een thema dat met de regelmaat van een klok terugkomt. U gaf steeds aan dat u geen voorstander bent van gratis parkeren. We stellen in de praktijk vast dat gratis parkeerplaatsen aan de stations stelselmatig verdwijnen en plaats maken voor betalende parkeerplaatsen. Ik betreur dat en vind dat geen goede keuze. Ik meen dat men door parkeren aan het station te bemoeilijken mensen net in de auto houdt.

Hoe dan ook las ik enkele weken geleden een opmerkelijk voorstel van Groen. Dat werd op 12 maart 2022 op www.vrt.be geplaatst en het staat vandaag nog steeds online. Volgens dat voorstel moeten alle stationsparkings gratis worden. Ik vind dat een mooi voorstel en ik ben het er volledig mee eens. Het probleem is alleen dat het groene beleid exact het tegenovergestelde bewerkstelligt. De ecologisten maken de gratis parkings net betalend.

Wat is nu eigenlijk het standpunt van Ecolo-Groen? Wat vindt u als groene minister van dat groene voorstel? Volgt u uw fractie? Herziet u uw beleid inzake betalend parkeren op de autoparkings van de NMBS of bent u het oneens met de ecologisten in het Parlement?

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

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

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik wist niet dat de parkeerplaatsen bij de NMBS gratis waren tijdens de vorige legislatuur, maar ik ben misschien niet goed ingelicht. Ik wil mijn antwoord beginnen door te stellen dat ik iedere maatregel steun en stimuleer die het nemen van de trein faciliteert. Dat geldt eveneens voor het traject van en naar het station, dat wij ook aantrekkelijker moeten maken.

Samen met de NMBS ontwikkel ik in het kader van de onderhandelingen voor het nieuwe openbaredienstcontract een strategische visie 2022-2033, die het voor passagiers eenvoudiger moet maken om van de trein naar andere vervoersmiddelen te switchen. De parkeermogelijkheden voor fietsen en auto's maken deel uit van deze intermodale strategie. Ik verwijs in het bijzonder ook

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Je soutiens et stimule toutes les mesures visant à faciliter l'usage du train. Il faut également rendre les trajets depuis les gares et vers celles-ci plus attrayant. Dans le cadre des négociations du nouveau contrat de services publics, une vision stratégique 2022-2033 portant sur l'intermodalité est élaborée. À cet égard, j'entends miser le plus possible sur l'utilisation du vélo et également mieux adapter l'offre ferroviaire à

naar de fiets-treinstrategie die voorziet in een verhoging van het aantal fietsen in spoorwegstations met 50 %.

Daarnaast werkt mijn kabinet samen met de NMBS aan het beter afstemmen van de trein op het regionale vervoersaanbod. Waar dat mogelijk is, zal ik zoveel mogelijk het gebruik van fietsen stimuleren om zich van en naar het station te begeven.

Ter nuancering, in stedelijke gebieden kan het aanbieden van gratis parkings nadelig zijn voor de mobiliteit en het milieu, omdat het een aanzuigeffect heeft op voertuigen waardoor er files worden veroorzaakt, die een negatieve impact op de luchtkwaliteit hebben. In landelijke gebieden is de realiteit uiteraard verschillend, met een andere plaats voor de wagen, waarvoor ik alle begrip heb. Zoals gezegd wordt momenteel met de NMBS onderhandeld over het contract van openbare dienst. De kwestie van het al dan niet betalend maken van de parkings maakt deel uit van de lopende gesprekken.

l'offre régionale en matière de transports. L'application ou non de la gratuité aux parkings s'inscrit dans les discussions en cours. Il convient d'établir une distinction entre les parkings situés dans les zones urbaines, où la gratuité entraîne un effet d'aspiration sur les véhicules avec toutes les conséquences négatives que cette situation implique, et ceux situés dans les zones rurales.

12.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik had gehoopt een duidelijk standpunt te horen, maar dat is er niet. U levert positieve argumenten aan. Elke maatregel die het spoor aantrekkelijker maakt, moeten we ondersteunen. In die logica zou gratis parkeren opnieuw de norm moeten worden, maar tegelijkertijd zegt u dat gratis parkeren in stedelijke gebieden nadelig kan zijn voor de luchtkwaliteit. Dat is dan een tegenargument.

U hebt tot nu toe het beleid van de NMBS voor het betalend maken van de parkeerplaatsen altijd gesteund. Uw fractie is daar vandaag blijkbaar tegen en zelf houdt u de kerk in het midden. Wat is nu eigenlijk het standpunt van het beleid daaromtrent? U verwijst daarvoor naar het nieuwe beheerscontract en zegt dat u nog geen uitspraken kunt doen over de uitkomst daarvan. Dat zullen we dan wel moeten ondervinden, maar u zou toch ten minste kunnen verduidelijken wat uw eigen standpunt ter zake is. U neemt hier een bipolair standpunt in dat verre van duidelijk is. Misschien kan de heer Parent zeggen wat het standpunt van Ecolo-Groen ter zake is, want van u kregen we geen duidelijkheid.

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

12.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, bipolariteit is een ziekte, dus u kunt beter een ander woord gebruiken.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

13 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des propriétés d'Infrabel et des ouvrages d'art en particulier (suite)" (55026177C)
13 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de eigendommen en in het bijzonder van de kunstwerken van Infrabel (vervolg)" (55026177C)

13.01 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 9 mars dernier, je vous interrogeais sur la propreté des propriétés et des ouvrages d'art d'Infrabel et de la SNCB. Lors de nos échanges, vous m'aviez demandé d'identifier plus précisément les sites auxquels je faisais référence. Aujourd'hui, c'est chose faite.

Il s'agit, en réalité, essentiellement du pont de la ligne à grande

13.01 **Hervé Rigot** (PS): De brug op het traject van hogesnelheidslijn 2 ter hoogte van uitrit 29 van de E40 te Borgworm is helemaal beklad met graffiti. Dat schetst een weinig fraai beeld van de openbare netheid in de stad Borgworm,

vitesse n° 2, à hauteur de la sortie d'autoroute n° 29 de l'autoroute E40, à Waremme. Ce pont est tagué de part en part, ce qui ne manque pas de donner une image déplorable de la propreté publique de la ville de Waremme alors qu'il s'agit d'un bien appartenant au domaine ferroviaire.

Comme c'est le cas pour tout propriétaire, – je sais que la tâche est dure –, nous sommes en droit de demander à Infrabel et à la SNCB d'entretenir leurs biens en bon père de famille afin d'assurer un vivre-ensemble plus harmonieux.

Monsieur le ministre, maintenant que ce pont est identifié – il y en a d'autres, mais c'est essentiellement celui-là qui pose problème –, je vous réitère les questions que je vous ai posées à l'époque. Quels moyens comptez-vous apporter à ce problème récurrent? Dans quelle mesure pouvez-vous renforcer les équipes de nettoyage afin de mettre en valeur les ouvrages d'art car, comme je vous l'ai dit précédemment, "maintenant, il faut frotter!". Il faut bien que certains s'y collent, même si vous n'êtes pas plus que moi responsable de ce vandalisme.

terwijl het de spoorwegen zijn die de brug als een goede huisvader moeten onderhouden.

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

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Rigot, comme je vous le disais lors de notre dernier échange, Infrabel doit être considéré comme la première victime de ces dégradations puisque c'est son patrimoine qui est détérioré dans le cas qui nous occupe, les secondes victimes étant les personnes qui ont à subir ces dégradations visuelles.

Ce sont des actes de vandalisme qui ne sont jamais acceptables. En cas de dégradations et de dépôt sauvage d'immondices, une plainte est déposée auprès des services de police compétents. Infrabel subit ce genre de comportements irrespectueux et d'infractions environnementales et doit fréquemment supporter des frais importants générés par le nettoyage de talus ou des abords des installations ferroviaires. Je le déplore puisque ce sont des moyens publics qui seraient plus utilement utilisés pour entretenir le réseau.

Dans quelques zones spécifiques et fortement visibles, il a été possible de mettre en place des partenariats avec des artistes pour créer des œuvres sur des murs dédiés à cet effet. Mais,pour le reste, il est malheureusement impossible de surveiller l'ensemble du patrimoine ferroviaire qui est donc à la merci du talent, parfois très relatif, des tagueurs du pays.

Infrabel est une entreprise publique autonome. Il n'appartient pas au ministre de lui ordonner de faire enlever des tags à des endroits précis de son patrimoine qui ne compte pas moins de 6 500 km de voies principales, plus de 10 000 ouvrages d'art, sans compter les différents bâtiments et installations techniques.

Par contre, mon rôle en tant que ministre de la Mobilité est de faire en sorte qu'Infrabel entretienne l'ensemble des biens, bâtiments et terrains dont il est propriétaire de la façon la plus adéquate possible, conformément aux missions qui lui sont confiées, et qu'Infrabel dispose des moyens suffisants pour le faire.

C'est ce à quoi je travaille avec le soutien, je l'espère, de toutes les familles politiques membres du gouvernement. L'entretien de ces

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

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

propriétés est un élément qui sera encore inscrit dans son futur contrat de performance. Nous travaillons à l'amélioration de la situation avec mon équipe et avec Infrabel.

13.03 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Il est vrai que je ne m'attendais pas à un miracle. Je suis bien conscient du volume conséquent de travail pour Infrabel. Je suis échevin de la propreté à Waremme. Lorsqu'il y a des déjections canines, je n'en suis pas responsable, même si j'ai un chien. Lorsqu'il y a des dépôts clandestins, je n'en suis pas responsable, même si j'ai des poubelles. Pourtant, je ne peux pas dire aux Waremmiens que ce n'est pas ma responsabilité et je ne peux pas laisser cela là. Je dois intervenir parce que je veux une ville propre, je veux qu'on s'y sente bien et je veux que chacun.e prenne conscience qu'un environnement propre est un environnement agréable qu'on respecte davantage.

Dans ce cas-ci, Infrabel est effectivement victime. Néanmoins, Infrabel a quand même ce rôle important à jouer de lutter contre ces incivilités et de veiller à avoir une image d'un site propre, qui garantit aussi l'image d'une ville comme Waremme. J'y tiens vraiment. Je sais que ce sont des combats compliqués, mais si on ne les mène pas et si on laisse faire, il n'y a plus de limites demain. On a alors du vandalisme et des tags partout. J'aimerais qu'on puisse coincer ces artistes – j'aime l'art, mais pas lorsqu'il est fait de cette façon-là. À défaut, il faut lutter contre ce vandalisme et absolument l'éliminer – pas les artistes, mais bien le vandalisme. Il faut y mettre les moyens. J'ose espérer qu'on y arrivera un jour parce que j'aime ma ville et je veux qu'elle soit belle et propre.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EU-rijbewijzen die in België niet verlengd worden" (55026200C)
14 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire européens dont la validité n'est pas prolongée en Belgique" (55026200C)

14.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Zoals u weet staat de transportsector en diens werknemers hevig onder druk. De moordende competitiviteit, de hoge brandstofprijzen, en het tekort aan vrachtwagenchauffeurs maken het voor veel bedrijven moeilijk om het hoofd boven water te houden. Met deze context in het achterhoofd kan ik het nieuws wat me ter oren is gevallen onmogelijk begrijpen.*

De dienst Buitenlandse Rijbewijzen van de FOD Mobiliteit weigert het DE rijbewijs van een vrachtwagenchauffeur geboren in Oekraïne maar de Portugese nationaliteit bezit sinds begin maart te vernieuwen.

De persoon in kwestie rijdt al 3 jaar zonder problemen voor een Belgisch bedrijf. Hij heeft een Europees rijbewijs. Hij wordt door zijn werkgever een betrouwbare chauffeur genoemd. Hij doorliep reeds alle modules die nodig zijn ter vernieuwing van zijn rijbewijs en werd medisch goedgekeurd. De man heeft noch fraude gepleegd noch een zare verkeersovertreding begaan.

14.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Le secteur du transport subit une forte pression. Pourtant, l'administration refuse depuis mars de renouveler le permis de conduire européen d'un chauffeur né en Ukraine de nationalité portugaise. Il a pourtant suivi les modules requis et reçu son autorisation médicale. Cela met le chauffeur en question dans une situation précaire, l'entreprise perd un travailleur dans un métier en pénurie et les pouvoirs publics subissent un manque à gagner en terme d'impôts. L'entreprise pourrait dispenser une nouvelle formation complète au chauffeur, ce qui est particulièrement*

Deze weigering heeft voor alle betrokkenen negatieve gevolgen. Voor de persoon in kwestie komt dit neer op broodroof. Het transportbedrijf verliest zo een werknemer in een knelpuntberoep. De regering kan geen belastingen meer innen op diens activiteiten.
De oplossingen die nu voorhanden zijn tonen nogmaals de absurditeit van de situatie. Ofwel kan het bedrijf kiezen om de persoon opnieuw volledig op te leiden in vaardigheden die hij al bezit. Dit kost tijd en maar liefst 6.000 euro. Ofwel kan de persoon teruggaan naar de EU-lidstaat waar ie de nationaliteit van bezit, want daar gelden niet dezelfde bureaucratische beperkingen. Dit gaat zelf weer gepaard met alle persoonlijke kosten van dien. Maar er is nog een derde optie, meneer de minister: u kan deze bureaucratische nonsens herzien.

Onze vragen:

Hoeveel rijbewijzen behaald in de EU werden er in België geweigerd of niet verlengd het afgelopen jaar? Op basis van welke wetgeving kunnen in de EU behaalde rijbewijzen worden ingetrokken?

coûteux, ou celui-ci pourrait se rendre au Portugal pour procéder au renouvellement. Le ministre pourrait aussi revoir ce non-sens bureaucratique.

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

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, als ik het goed begrijp, dan zou de persoon in kwestie zijn Duits rijbewijs hebben verkregen na omwisseling van een Oekraïens rijbewijs. Dit is een geval van bureaucratische rompslomp, zoals u het noemt.

De door u genoemde formaliteiten zijn zinvol om te voorkomen dat rijbewijzen die niet aan de Europese normen voldoen, in de Europese Unie worden binnengebracht. De erkenning van buitenlandse rijbewijzen van buiten de EU, bijvoorbeeld uit Oekraïne, is immers een bevoegdheid van elke lidstaat gebleven. Vele lidstaten, zoals België, zijn gebonden door internationale erkenningsovereenkomsten die parallel lopen met het Europese systeem.

De Europese harmonisatie van het rijbewijs heeft geen einde gemaakt aan deze internationale rechtsinstrumenten. Daarom kunnen buitenlandse rijbewijzen in de meeste Europese landen worden omgewisseld op grond van bilaterale overeenkomsten of het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1986.

De voorwaarden voor erkenning en omwisseling kunnen van land tot land verschillen. Daarom wordt op elk Europees rijbewijs na omwisseling van een niet-Europees rijbewijs de code 70 vermeld. Volgens deze code is er geen automatische erkenning in andere lidstaten. Dit is voor de logica van het systeem.

Wat het door u genoemde geval betreft, is de omwisseling inderdaad mogelijk aangezien de Oekraïense rijbewijzen in België worden erkend, ook voor de categorieën C en D, vrachtwagens en touring-cars, zelfs indien het oorspronkelijke Oekraïense rijbewijs inmiddels in een andere lidstaat is omgeruild, zoals blijkt uit code 70.

De omzendbrief aan de gemeenten was op dit punt niet echt duidelijk, maar is midden maart 2022 gecorrigeerd.

Gemeenten die twijfels hebben, raad ik tot slot aan om contact op te nemen met de FOD Mobiliteit, die zeer goed werk levert op dat vlak, net als op andere vlakken.

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

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

14.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Dank u wel voor uw

antwoord. Intussen is het geregeld. Maar ik ben blij dat ik de hele uitleg heb gekregen over hoe alles precies in zijn werk gaat.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: Mme Chanson ne peut être présente pour poser sa question n° 55026203C.

15 Questions jointes de
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements sur la ligne de Montzen et sur la liaison Bruxelles-Luxembourg" (55026203C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La date de fin des travaux de l'Axe 3" (55026265C)
15 Samengevoegde vragen van
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in de Montzenlijn en in de spoorverbinding Brussel-Luxemburg" (55026203C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De einddatum van de werken aan As 3" (55026265C)

15.01 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en réponse à l'une de mes questions écrites de mai 2020, votre prédécesseur m'annonçait que "le tronçon Ciney-Hatrival est actuellement planifié comme devant être finalisé à la fin de l'année 2027, sur la base des conditions et contraintes connues aujourd'hui".

Lors de la séance du 20 octobre 2021 de la commission Mobilité, vous avanciez le fait qu'une "fin des travaux pour 2028 reste réaliste, pour autant que les moyens financiers soient disponibles".

Récemment, on a pu également lire que c'était l'année 2029 qui était annoncée par les syndicats dans un article du quotidien *Le Soir*.

J'ai été également interpellée par l'année 2030 qui a été mentionnée dans des débats parlementaires wallons.

Vous l'aurez compris, monsieur le ministre, le flou est total autour de cette date de fin des travaux de l'Axe 3 qui est un axe fondamental, une colonne vertébrale pour la mobilité en province de Luxembourg.

Monsieur le ministre, afin d'en avoir enfin le cœur net, pouvez-vous éclairer cette commission ainsi que les citoyens luxembourgeois qui nous suivront quant à la date de fin des travaux de l'Axe 3? Quelle est l'année estimée pour cette échéance en l'état actuel des finances d'Infrabel, soit en excluant toute nouvelle aide octroyée à l'entreprise publique en dehors de la dotation annuelle de l'État fédéral?

Si de nouvelles aides financières, fédérales ou européennes, venaient éventuellement à être débloquées, dans quelle mesure permettraient-elles d'accélérer les travaux?

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

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

Onlangs had men het in *Le Soir* over 2029 (aangekondigd door de vakbonden) en werd ook 2030 vermeld.

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

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Hanus, ma réponse sera plus large que le champ de vos questions, étant donné qu'elle englobe également les questions de Mme Chanson.

Comme vous l'avez rappelé, sur les 250 millions d'euros dégagés par le gouvernement fédéral pour le rail, 180 millions seront alloués au

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Van de 250 miljoen euro die door de federale regering voor het spoor uitgetrokken worden, zal er 180 miljoen worden geoormerkt voor de uitbouw van het goederenvervoer. Dat nieuwe bedrag kadert

développement du transport de marchandises. Ce nouveau montant, qui s'ajoute aux moyens déjà dégagés dans le plan Boost et le plan de relance européen, s'inscrit pleinement dans mon ambition de doubler, d'ici 2030, le volume des marchandises transportées par rail. Cet objectif permettra à terme d'éviter 42 000 camions sur nos routes ainsi que l'émission de 1,5 million de tonnes de CO_2 par an, car transporter plus de marchandises par rail, c'est créer un véritable cercle vertueux: moins d'émissions de CO_2, moins de congestion et plus de sécurité sur les routes.

En réponse à vos questions précises, Montzen, qui constitue la porte d'entrée vers l'Allemagne pour le transport international de marchandises en provenance des ports belges, bénéficiera donc de tous les investissements nécessaires pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire.

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

Pour ce qui concerne les possibilités de connexion avec les zonings ferroviaires, Infrabel via son équipe *account management* actuelle accompagne spécifiquement chaque demande concrète reçue pour tenir compte au mieux des besoins spécifiques de chaque client afin de proposer un service adapté.

Par ailleurs, madame Chanson, mon ambition est de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Pour ce faire, il faut impérativement augmenter l'offre de trains pour arriver, d'ici 2040, à un train toutes les demi-heures dans chaque gare *ad minima*. Cela se fera de manière progressive, mais en réalité, l'offre augmente déjà comme sur la ligne 42 (Liège-Gouvy-Luxembourg), où l'offre a été doublée en décembre 2020 passant d'un train toutes les deux heures à un train par heure.

À Liège-Guillemins, la correspondance vers Bruxelles est organisée en 6 à 7 minutes rendant le trajet en train Gouvy-Bruxelles très compétitif par rapport à la voiture.

De plus, dans le cadre des discussions sur le futur contrat de service public de la SNCB, nous étudions la possibilité de rouvrir des points d'arrêt ainsi que les critères à prendre en compte pour ces réouvertures. Dans tous les cas, lors de l'ouverture d'une nouvelle gare, une analyse coûts/bénéfices est toujours réalisée et intègre, entre autres, le nombre de voyageurs potentiels attirés par ce nouvel arrêt ou les correspondances possibles avec les autres moyens de transport.

Madame Hanus, outre le transport de marchandises, 42 des 250 millions du plan de transition 2030 sont alloués à la modernisation de l'axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg, axe que je considère tout aussi important que vous le considérez. La modernisation de l'axe 3 constitue un chantier majeur pour améliorer la liaison entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg pour renforcer l'attractivité du rail et alléger le trafic automobile sur les axes autoroutiers. Ce chantier est d'une ampleur exceptionnelle: 175 km de ligne à moderniser, ré-électrifier, équiper de signalisations, dix courbes à rectifier, 80 ouvrages d'art à renouveler, 28 passages à niveau à supprimer, quatre gares à

in mijn ambitie om het volume van de via het spoor vervoerde goederen tegen 2030 te verdubbelen.

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

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

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

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

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

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

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

réaménager et j'en passe.

Grâce aux moyens supplémentaires du Plan de transition, les travaux d'investissement prévus seront accélérés afin que la liaison ferroviaire modernisée soit mise en service le plus rapidement possible. Je ne peux pas annoncer de date qui ne serait pas fiable, mais sachez que je mets tout en œuvre pour que cela soit fait le plus rapidement possible en gardant à l'esprit qu'un projet d'une telle ampleur nécessite inévitablement des délais conséquents. Des travaux ne peuvent se faire en différents endroits de la ligne si l'on veut laisser passer les trains. Ce genre de travaux nécessitent une planification harmonieuse afin qu'ils puissent se succéder dans un ordre précis.

Il importe donc de tenir compte aussi des permis, de la disponibilité des sous-traitants et des coupures de voie nécessaires, étant entendu que vous ne souhaitez pas plus que moi qu'on interrompe le trafic de façon permanente pendant un ou deux ans. Ce ne serait pas tenable.

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

Comme vous pouvez le constater, les travaux avancent et avancent même bien. C'est en tout cas un des dossiers auxquels j'accorde une très grande attention, et pour lesquels l'État fédéral a déjà dégagé des moyens considérables. Vous pouvez compter sur moi pour continuer à le faire, y compris avec mon collègue luxembourgeois François Bausch.

15.03 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme vous le savez, cet axe est fondamental pour les navetteurs de la province de Luxembourg. Obtenir un calendrier précis était et est toujours une nécessité pour répondre aux nombreuses interrogations des citoyens qui sont concernés par cette ligne.

Je vous remercie pour les éléments de réponse que vous apportez, mais je reste évidemment sur ma faim. Vous n'en serez pas étonné. Vous l'avez dit tout à l'heure dans le cadre d'une autre réponse: le temps ferroviaire est un temps long. Ici, c'est trop long. Permettez-moi de vous le dire!

Mon collègue lisait dans un rapport du SPW datant de 2012 qu'on annonçait la fin des travaux de l'Axe 3 pour 2022, donc cette année. Aujourd'hui, on nous parle de 2030. Quasiment vingt ans de travaux pour moderniser cet axe fondamental pour le rail entre la Belgique et le Luxembourg.

On peut le dire, c'est quasiment le train qui nous permettrait de remonter le temps, au vu du temps qu'il faut encore aujourd'hui aux navetteurs pour effectuer le trajet Luxembourg-Bruxelles.

Heureusement, des pistes existent pour accélérer les choses. Il y a peu, je vous mentionnais ici en commission les fonds européens

2023.

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

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

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

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

supplémentaires à aller chercher et, surtout, à affecter. Nous continuons à espérer voir un jour ces travaux se terminer. Nous continuerons à vous interroger sur le suivi et l'avancement de ce dossier, même si à force, nous perdons un peu espoir.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werf van het station Gent-Sint-Pieters" (55026211C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilstand van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026239C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55026263C)
16 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026211C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026239C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les retards pris dans les travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55026263C)

16.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, een processie van Echternach is het! De werken zijn gestart in 2010, hebben stilgelegen tussen 2018 en 2021, zijn dan weer gestart, maar liggen nu weer stil; vandaar mijn vraag.

Er is geen vergunning voor het oppompen van grondwater dat aan de oppervlakte verschijnt na de grondverplaatsingen.

Volgens de bevoegde schepen Tine Heyse van Groen is de aanvraag van de NMBS niet goed geargumenteerd en wordt voor verdorring van de buurt gevreesd. Klopt het dat de vergunningsaanvraag van de NMBS om het grondwater weg te pompen niet goed was beargumenteerd? Hoelang zullen de werken hierdoor stilliggen? Wanneer worden ze hervat?

Welke financiële gevolgen zal dit voor de NMBS hebben?

Zal het station in 2027 volledig klaar zijn?

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

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

16.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Nadat de werken aan het station van Gent-Sint-Pieters eerder al drie jaar stil hebben gelegen, kwam het recent opnieuw tot een stilstand van de werken. Reden was de door stad Gent geweigerde vergunning voor het lozen van grondwater.

Welke inhoudelijke tekorten in de ingediende aanvraag van een vergunning voor het lozen van grondwater zorgden voor de weigering van die vergunning?

Wat zijn de gevolgen voor de timing van het project? Blijft de voorziene deadline van 2027 haalbaar?

Wat zijn de budgettaire gevolgen van de geweigerde vergunning en

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

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

de daar uit volgende vertraging voor het project?

16.03 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS heeft mij naar aanleiding van uw vragen over het station Gent-Sint-Pieters de volgende informatie bezorgd.

De NMBS en de betrokken aannemer voor het project-Gent-Sint-Pieters hebben in overleg met de stad Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en de Vlaamse Milieumaatschappij het nodige gedaan om een aangepaste vergunningsaanvraag in te dienen om tijdelijk grondwater te kunnen wegpompen bij de vernieuwingswerken aan het station.

Deze aangepaste vergunningsaanvraag werd ingediend op 14 maart en werd vorige week goedgekeurd, wat dus goed nieuws is.

Deze vergunning was nodig om voort te kunnen werken aan de funderingen en de bouw van nieuwe ondergrondse ruimtes in het station, bijvoorbeeld een nieuwe fietsenparking.

Door de klimaatverandering is er meer en meer aandacht voor de effecten van de beheersing van het grondwaterpeil. Dit uit zich in een gewijzigd beleid en verscherpte krijtlijnen door de bevoegde instantie. Gelet op de gewijzigde context werd door de adviseur van die instantie geoordeeld dat de vergunningsaanvraag onvoldoende garanties inhield om te verzekeren dat het wegtrekken van het grondwater en het overpompen ervan in de nabije waterloop geen nadelige impact hadden op het bodemwatersysteem. Zowel de stad Gent als de Vlaamse Milieumaatschappij gaven daarom de vergunning voor het wegpompen van het grondwater een negatief advies.

Bijgevolg werd in de gewijzigde vergunningsaanvraag bijzondere aandacht besteed aan de kwaliteit van het te lozen water, het in kaart brengen van de invloed van de bekende mogelijke verontreinigingen in de buurt van het station, het afvlakken van de piekdebieten, de mogelijkheden inzake retourbemaling en de mogelijkheden voor de locatie van het lozingspunt.

De NMBS doet er in ieder geval alles aan om de timing van 2027 te halen om de werken af te ronden.

Tot slot, er wordt geen significante financiële impact verwacht door deze vertraging van de werkzaamheden.

16.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Le 14 mars, en concertation avec la ville de Gand, la province de Flandre orientale et la Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), la SNCB et l'entrepreneur ont introduit un nouveau permis pour le pompage d'eaux souterraines dans le cadre des travaux dans la gare de Gand-Saint-Pierre. Ce permis a été approuvé la semaine dernière.

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

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

16.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Toevallig ging een nieuwsitem gisteren over de nieuwe regels met betrekking tot het oppompen van water, zodat deze beter in overeenstemming zijn met de milieunormen. Wij steunen natuurlijk een goede regeling van deze normen. Ik hoop van harte dat de werken zo snel mogelijk voortgezet kunnen worden, zodat het station in 2027 volledig klaar kan zijn.

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

16.05 **Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

17 Question de Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation des lignes

ferroviaires 96 et 97" (55026214C)

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

17.01 **Catherine Fonck** (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'aborde un point noir de notre réseau ferroviaire.

Voici plusieurs années que les navetteurs des lignes ferroviaires 96 (Bruxelles-Mons-Frameries-Quévy) et 97 (Bruxelles-Mons-Saint-Ghislain-Quiévrain), deux axes extrêmement importants pour le Hainaut, se plaignent de retards récurrents, d'annulations des trains, de la vétusté du matériel roulant, de vitesses insuffisantes créant des problèmes de connexion et de problèmes de communication. Ces problèmes de ponctualité, générateurs de stress et de tensions au travail, ne sont pas propices à favoriser le choix du train pour se déplacer.

En mars 2020 encore, le ministre en fonction, au nom de la SNCB et d'Infrabel, promettait aux associations de navetteurs une attention permanente pour ces axes. Dans le courant du mois d'octobre, vous avez annoncé 250 millions d'euros supplémentaires sur trois ans, pour voir "plus de trains rouler" et "rendre les gares plus accessibles".

Ces axes faisant l'objet d'une "attention permanente" d'Infrabel et de la SNCB depuis deux ans, je ne peux imaginer que les effets sur le terrain ne sont pas perceptibles. Pourtant, les navetteurs vous confirmeront que c'est le cas.

Monsieur le ministre, qu'en est-il de la situation des axes ferroviaires des lignes 96 et 97? Des mesures seront-elles prises pour assurer le maintien et l'amélioration de la ponctualité et du matériel de ces lignes vitales pour le Hainaut? Quels investissements sont-ils prévus? Selon quel échéancier? Qu'en est-il du volet de l'amélioration de l'accessibilité des gares? Des gares de ces axes sont-elles ciblées spécifiquement?

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

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

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Fonck, vous connaissez mon ambition et celle du gouvernement de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Pour ce faire, nous devons impérativement augmenter l'offre de transport, la rendre toujours plus fiable et ponctuelle, mais aussi rendre les gares et les trains plus accessibles. Cela vaut pour le Hainaut occidental comme pour toutes les autres parties de notre pays.

L'offre de trains a déjà augmenté de 5 % dans le cadre du plan de transport 2020-2023 avec, par exemple, des trains plus tard le soir autour de Mons et la desserte de Quévy, le week-end, par le train entre Gramont et Mons. J'entends bien amplifier encore cette tendance dans les prochaines années afin de disposer, le plus rapidement possible, de connexions encore meilleures tel que nous l'avons inscrit dans le cadre de la Vision 2040 pour le rail.

En ce qui concerne plus particulièrement le Hainaut occidental, la SNCB me fait savoir que les travaux en gare de Mons jouent un rôle indéniable sur la disponibilité ou la non-disponibilité des voies en gare.

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het klopt dat we het vervoers-aanbod betrouwbaarder en stipter moeten maken en de stations toegankelijker. Dat geldt zowel voor het westen van Henegouwen als voor andere regio's. Het treinaanbod werd in het kader van het vervoersplan 2020-2023 al met 5 % uitgebreid, met treinen die Bergen later aandoen en Quévy in het weekend met de trein tussen Geraardsbergen en Bergen.

Ik zal die trend versterken zodat er in de toekomst nog betere verbindingen zijn. Wat het westen van Henegouwen betreft, spelen de werken in Bergen een rol in de

Les gestionnaires du trafic en gare de Mons limitent donc, autant que possible, le nombre de changements de voie et n'optent pour ceux-ci qu'en dernier recours afin de garantir autant de correspondances que possible.

Entre 6 h 50 et 7 h 20 le matin, en raison des travaux en gare, toutes les voies accessibles sont occupées. Vu le nombre limité de voies accessibles, les trains ne peuvent, surtout s'ils ne se trouvent pas sur la voie initialement prévue, attendre les voyageurs en correspondance et doivent rapidement libérer la voie afin d'éviter des retards en cascade.

Plus un train traverse de nœuds de correspondances, plus il est susceptible de cumuler des retards. Sur les lignes 96 et 97, il y a un nœud de correspondances à Mons, Jurbise, Braine-le-Comte et Bruxelles. Cela peut donc engendrer des retards.

À chaque nouveau plan de transport, la SNCB étudie toutes les possibilités et veille à rendre son offre la plus sûre et la plus stable possible afin d'assurer au mieux les correspondances et de limiter au maximum les retards.

Des investissements sont effectivement prévus sur ces axes ferroviaires importants sur la période 2022-2024, pour un montant total de l'ordre de 55 millions d'euros, dans le cadre des moyens d'investissement obtenus pour le rail depuis le début de la législature. Ces moyens serviront, par exemple, à renouveler les rails et les traverses du tronçon entre Jurbise et Mons dans le courant de l'année 2022, avant que ce même tronçon ne soit réélectrifié en 2023 et en 2024.

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

Par ailleurs, ces moyens seront aussi utiles pour rehausser et allonger les quais de la gare de Tubize dans le courant de cette année avant d'installer des cages d'ascenseurs pour accéder aux quais (travaux prévus en 2024). Pour faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, en plus d'un réseau robuste et d'un réseau de trains fiables et ponctuels, l'accessibilité est également primordiale.

Pour rappel, sur les 85 gares accessibles de manière totalement autonome que compte actuellement notre pays, mon objectif ainsi que celui du gouvernement est de tendre vers 150 gares autonomes en 2025 et 250 gares en 2030. Sur les 250 millions d'euros obtenus pour le rail dans le cadre du conclave budgétaire pour 2022, 28 millions sont spécifiquement alloués à rendre nos gares autonomes comme celle de Tubize. Ces moyens nouveaux s'ajoutent à ceux déjà obtenus dans le cadre du plan Boost et du plan de relance européen. Pour rappel, il s'agissait de 365 millions d'euros d'investissement.

17.03 **Catherine Fonck** (Les Engagés): Je ne suis pas sûre, monsieur le ministre, que les mots utilisés rassureront les navetteurs, car entre ce que vous dites et leur quotidien, il y a un fossé! De nombreux navetteurs sont en difficulté partout dans le pays. Les navetteurs de ces deux lignes sont de vrais mal-aimés. J'ai les

onbeschikbaarheid van sporen in het station. De treinverkeer-beheerders beperken het aantal spoorwijzigingen zoveel mogelijk om zoveel mogelijk aansluitingen te waarborgen.

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

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

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

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

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

17.03 **Catherine Fonck** (Les Engagés): Er gaapt een kloof tussen uw woorden en de dagelijkse realiteit van de reizigers! De reizigers op die twee

chiffres de la ponctualité sous la main: des retards de plus de six minutes! Non pas des retards de deux minutes. Ces chiffres montrent que la situation est vraiment très mauvaise. Certains mois, les chiffres montrent moins de 50 % de ponctualité sur certaines lignes. Au cours des heures de pointe, c'est globalement et de manière permanente mauvais.

On nous raconte la même chose depuis des années! Là où on nous dit qu'il va y avoir une attention importante et permanente depuis deux ans, il n'y a aucun changement. J'aime bien la com' avec de grands slogans "deux trains par heure dans toutes les gares"! Mais ce que demandent les navetteurs, c'est que le service actuel soit assuré et garanti. Un retard d'une ou deux minutes de temps en temps, ce n'est pas un drame. Mais un manque de ponctualité de plus de six minutes ajouté aux retards de une à deux minutes, cela donne des chiffres qui arrivent bien au-delà des 80 à 90 %de retards permanents.

Ce n'est plus du tout acceptable. Je trouve que les mêmes excuses servies ont bon dos. Je ne vois pas une stratégie de solutions et d'éléments extrêmement concrets. L'irritation des navetteurs est très importante. Plutôt que des slogans, je préfèrerais que le service actuel de base promis soit garanti. C'est cela pour moi un service public! J'ose espérer qu'il y aura des changements et des évolutions positives pour les navetteurs car la situation n'est plus tenable. On est en train de faire fuir les navetteurs de ces lignes vers la voiture. Franchement, ce n'est une solution pour personne, ni pour les navetteurs, ni pour la mobilité, ni pour l'environnement.

lijnen worden echt stiefmoederlijk behandeld. Sommige maanden ligt de stiptheid op bepaalde lijnen lager dan 50 %.

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

Ik zou willen dat men de huidige dienstverlening zou garanderen veeleer dan uit te pakken met slogans over twee treinen per uur. Men is bezig de reizigers op die lijnen naar de auto te drijven.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra geld voor het spoorgebeuren" (55026240C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de federale Staat aan de NMBS en Infrabel toegekende middelen" (55026264C)
18 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des moyens supplémentaires pour le rail" (55026240C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens alloués à la SNCB et Infrabel par l'État fédéral" (55026264C)

18.01 **Frank Troosters** (VB): *In ruil voor het langer openhouden van de kerncentrales legde Groen-minister Tine Van der Straeten een nota op de regeringstafel waarin ze vraagt om voor maar liefst 8 miljard euro te investeren in hernieuwbare energie.*

Concreet vroeg mevr. Van der Straeten o.a. 1,2 miljard voor extra investeringen in het spoor en 187 miljoen euro voor de vergroening van het transport.

De nota van minister Van der Straeten werd volgens de pers klaarblijkelijk op hoongelach onthaald door haar liberale regeringspartners, en kreeg zowaar de stempel 'politieke fictie'. Van verdere massale investeringen in de spoorwegen zou volgens hen geen sprake zijn. In plaats van meer geld te besteden aan het spoor zou men volgens haar regeringspartners beter de NMBS hervormen.

18.01 **Frank Troosters** (VB): *Lorsque la ministre Van der Straeten a présenté au gouvernement sa note relative aux investissements de 8 milliards d'euros dans les énergies renouvelables, celle-ci a été qualifiée de fiction politique par ses partenaires libéraux du gouvernement, selon la presse. De même, la réaction libérale est en parfaite contradiction avec les ambitions du ministre, qui demande d'importants moyens financiers pour déployer ses plans ferroviaires. Quelles conclusions le*

Deze verklaringen staan volledig haaks op de plannen en ambities die de minister van Mobiliteit Georges Gilkinet eerder bekend maakte. De minister erkende in het verleden de noodzaak aan flink wat extra financiële middelen om zijn spoorplannen op langere termijn te kunnen waarmaken.
1.Welke besluiten trekt de minister uit de verklaringen van zijn liberale coalitiepartners?
2.Wat zullen de gevolgen zijn voor de bestaande nood aan extra financiële middelen voor de verdere uitrol van zijn spoorplannen?
3.Is de minister van oordeel dat de voltallige federale regering achter zijn beleidsplannen inzake het spoorgebeuren staat? Zo ja, hoe rijmt hij dat met de afgelegde verklaringen? Zo neen, welke gevolgen zal het meningsverschil binnen de federale regering hebben voor zijn beleidsplannen inzake het spoor?

ministre en tire-t-il?

18.02 **Mélissa Hanus** (PS): Je pensais que la question allait peut-être revenir dans le débat d'actualité qu'on a abordé tout à l'heure. Désolée s'il y a des redites dans mes éléments ou dans les éléments de réponse du ministre.

Le **président**: Cela n'a pas été prévu comme cela!

18.03 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, un article de *l'Echo* fait état de l'impact des crises sanitaire, énergétique et sociale sur les finances de la SNCB. Initialement estimée entre 30 et 40 millions d'euros, la dette de l'entreprise publique avoisinerait les 200 millions d'euros. Les principales causes des pertes seraient la chute des ventes de titres de transport, la baisse d'une dotation spécifique dépendante de la fréquentation, l'indexation des salaires des cheminots, etc. À cela, il faut ajouter les coupes budgétaires du gouvernement précédent affectant les finances destinées au personnel mais également la facture énergétique qui explose suite à la crise que nous traversons à l'heure actuelle: plus 60 millions d'euros d'électricité pour le premier consommateur du pays.

Pour éponger l'ardoise, le gouvernement a pris une série de mesures, que ce soit de l'aide à la suite de la crise du covid-19 ou, plus récemment, une enveloppe de 15 millions d'euros pour geler une augmentation envisageable des prix des titres de transport. Ces différents plans, aides et autres enveloppes sont hélas insuffisants pour rétablir l'équilibre sur le plan budgétaire mais également pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement en matière de mobilité ferroviaire. L'actuelle crise des prix du carburant démontre une fois de plus que le train est la principale solution de la mobilité de demain. Le développement ferroviaire est une véritable réponse aux enjeux climatiques et sociaux. Plus aujourd'hui qu'hier encore, les experts de ces deux matières réclament de nouvelles mesures publiques de toute urgence.

Comptez-vous vous arrêter au dernier ajustement budgétaire octroyant une enveloppe de 15 millions d'euros? Autrement dit, comptez-vous demander des budgets supplémentaires au gouvernement pour répondre à vos objectifs?

Votre administration a-t-elle déjà dû faire des choix en renonçant à certains projets d'Infrabel ou de la SNCB? Si oui, lesquels?

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

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

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

18.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Ces dernières années, le rail

18.04 Minister **Georges Gilkinet**:

belge a souffert d'un désinvestissement chronique, à force d'être considéré comme une variable d'ajustement budgétaire. Évidemment, je parle des années avant 2020.

Ainsi, pour la période 2015-2019, les économies globales de plus de 2 milliards d'euros ont été décidées – on pourra même parler de coupes sombres – par le dernier gouvernement à charge de la SNCB et d'Infrabel. Le présent gouvernement a fait un choix tout à fait différent: faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Cette ambition est traduite dans les faits. Depuis 2020, plus d'1,7 milliard d'euros ont été réinjectés dans la rail belge, au-delà des dotations annuelles habituelles de la SNCB et d'Infrabel.

Ce montant était aussi utile que nécessaire, quoique encore insuffisant, car, vous l'avez rappelé, le contexte est très compliqué pour nos entreprises ferroviaires. La crise sanitaire a fait chuter les recettes propres de la SNCB de manière drastique. Heureusement, la tendance s'inverse. On reprend le train. De terribles inondations ont gravement endommagé le réseau dont Infrabel est responsable. Il a fallu le remettre en état. Et, aujourd'hui, les prix de l'énergie font grimper la facture énergétique de la SNCB et d'Infrabel, deux des plus gros consommateurs d'électricité en Belgique.

Face à toutes ces crises, le gouvernement a été solidaire de ces entreprises ferroviaires sur mes propositions: près de 800 millions d'euros de compensation covid, 68 millions d'euros pour les travaux à la suite des inondations, plus récemment 21 millions, et non pas 15 millions d'euros, pour compenser le gel des tarifs SNCB alors que son conseil d'administration envisageait une indexation tarifaire anticipée afin de couvrir ses frais énergétiques supplémentaires et, comme je l'ai dit tout à l'heure, 82 millions d'euros pour les six premiers mois de l'année 2022 pour couvrir l'augmentation des coûts de l'énergie et l'impact de l'indexation bienvenue des salaires des travailleurs de la SNCB. Ce n'est pas rien! Le gouvernement a été solidaire de ces entreprises ferroviaires. Il continuera – c'est en tout cas mon souhait – de l'être, tout comme il continuera d'investir dans le rail belge afin d'en faire la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique et d'éviter de devoir poser des choix difficiles car les besoins sont nombreux dans toutes les régions du pays. Les parlementaires de cette commission me le répètent à suffisance, comme l'a encore fait à l'instant Mme Fonck.

Mijnheer Troosters, u spreekt van fictie, ik spreek over de realiteit. De federale regering heeft namelijk in maart een zeer duidelijke keuze gemaakt voor de versnelling van de hoogstnoodzakelijke transitie naar 100 % hernieuwbare energie.

De crisis die we op dit moment beleven, met energieprijzen van fossiele brandstoffen die de pan uit swingen, bevestigt wat wij al lang wisten, namelijk dat er geen andere weg is dan te evolueren naar energieonafhankelijkheid, op basis van hernieuwbare energie-bronnen. De regering voegt de daad bij het woord door liefst 1,2 miljard euro uit te trekken voor het energietransitieplan.

In dat historische akkoord over de energietoekomst van het land, heeft de voltallige regering ook resoluut gekozen voor de verdere ontwikkeling van een duurzamere mobiliteit, door geleidelijk onze

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

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

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

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

afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te laten varen. Mobiliteit is een essentiële bondgenoot van onze energietransitie en -onafhankelijkheid. Om onder andere het spoor daarin te steunen, heb ik opnieuw ruime budgetten kunnen vrijmaken met de regering.

La transition vers des énergies durables, tant pour la SNCB que pour Infrabel, est pour moi une priorité absolue, qui figure tant dans ma note de politique générale que dans la vision 2040. Même si le train est déjà le moyen de transport public motorisé le plus écologique, mon ambition est de le rendre encore plus durable et indépendant sur le plan énergétique.

La SNCB et Infrabel, en tant qu'entreprises publiques, ont un rôle exemplaire à jouer dans ce domaine et je souhaite le renforcer et l'encourager. De cette manière, les deux entreprises contribuent à la nécessaire transition vers une société durable basée sur des sources d'énergie renouvelables.

Pour rendre le rail encore plus efficace sur le plan environnemental, il faudra mieux gérer la consommation d'énergie des trains, des gares et des autres bâtiments utilisés par nos deux entreprises ferroviaires. L'accord énergétique du 18 mars mentionnait déjà l'augmentation de l'installation des panneaux solaires sur leurs bâtiments et propriétés, l'utilisation d'éclairage LED dans toutes les gares et l'installation de bornes de recharge intelligentes pour véhicules électriques dans les parkings de la SNCB et Infrabel. À court terme, un projet pilote sera lancé pour des locomotives fonctionnant à l'hydrogène et un soutien financier supplémentaire sera accordé au transport de marchandises dans le cadre de l'objectif du doublement du volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

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

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

Al die maatregelen moeten bijdragen tot een groener spoor, wat niet betekent dat zij een eindpunt vormen, wel integendeel. Samen met de NMBS en Infrabel zal ik alle hefbomen blijven inzetten om de energietransitie te versnellen. Daarom is het mijn wens om in het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel te laten opnemen dat het energieverbruik moet worden verminderd en dat meer hernieuwbare energie moet worden gebruikt om de treinen te laten rijden.

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

18.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, opnieuw bedankt voor uw uitgebreide antwoord.

Ik wil eerst iets rechtzetten. U beweert dat ik over fictie heb gesproken, maar ik heb dat woord niet gebruikt. Dat woord staat wel in de tekst van mijn ingediende vraag, maar het is niet van mij afkomstig. In maart heeft de groene minister Tinne Van der Straeten

18.05 **Frank Troosters** (VB): Je n'ai pas parlé de fiction, ces propos provenaient manifestement de la bouche des partenaires libéraux du gouvernement au sujet de la note de la ministre Van der Straeten. La réponse du ministre

een nota op de regeringstafel gelegd waarin zij vroeg om maar liefst 8 miljard euro te investeren in hernieuwbare energie, in ruil voor het langer openhouden van de kerncentrales. Ik hoor u nu zeggen dat er 1,2 miljard euro naar de energietransitie gaat, wat heel weinig is in verhouding tot het gevraagde bedrag. Concreet vroeg minister Van der Straeten 1,2 miljard euro louter voor extra investeringen in het spoor. U hebt die 1,2 miljard in totaal behaald. Minister Van der Straeten vroeg ook 187 miljoen euro voor de vergroening van het transport.

Die nota van minister Van der Straeten is volgens de pers klaarblijkelijk op hoongelach onthaald door de liberale regeringspartners. Het zijn zij die er de stempel 'politieke fictie' op geplakt hebben. Van verdere massale investeringen in de spoorwegen zou volgens de liberalen geen sprake zijn. In plaats van meer geld te besteden aan het spoor zou men volgens haar regeringspartners beter de NMBS hervormen.

Ik heb deze mondelinge vraag dan ook ingediend uit ongerustheid. Ik hoor heel veel plannen en ambities, er wordt met de vuisten gezwaaid en sommigen noemen het luchtkastelen. Vervolgens lezen we de rapporten van het Federaal Planbureau en van de Inspectie van Financiën, volgens welke er onder meer budgetten ontbreken. Daarna las ik in de pers over de nota van minister Van der Straeten. Daarom stel ik u natuurlijk de vraag waar u zult eindigen. Is er wel eendracht en steun voor al die plannen, laat staan dat in de nodige budgetten is voorzien om ze uit te voeren? Ik moet zeggen dat uw antwoord mij daarin niet heeft gerustgesteld.

18.06 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour ces bonnes nouvelles.

Investir dans le chemin de fer pour répondre aux enjeux en termes de déplacement de personnes, mais également pour faire face à la crise climatique est une vision que ce gouvernement a développée et que je partage au plus haut point.

Vous vous doutez que, pour moi, les affectations de ces budgets devraient prioritairement être orientées vers des chantiers majeurs et de grande ampleur. Pourquoi pas le chantier de l'Axe 3. Mais je vous ai déjà interrogé à ce sujet.

Aujourd'hui, les investissements annoncés nous font espérer qu'une politique tarifaire plus avantageuse pointera, un jour, le bout de son nez. Comme vous le savez, le PS est favorable à la gratuité des transports, en ce compris des trains, à l'instar de ce qui a été mis en place au Grand-Duché de Luxembourg, en mars 2020.

En plus d'une offre accrue, la gratuité des transports en commun serait la cerise sociale sur le gâteau de la mobilité. Cela serait, sans aucun doute, utile pour nos concitoyens qui voient leur pouvoir d'achat diminuer en raison de l'augmentation des prix de l'énergie, mais pas seulement.

Nous nous interrogeons donc sur les coûts de la non-gratuité actuellement mise en œuvre par la SNCB. Billetteries, guichets, contrôle des tickets, accompagnement, rôle du personnel, gestion des demandes de remboursement et des plaintes, tous ces éléments n'a en tout cas pas pu dissiper mes inquiétudes quant au soutien dont bénéficient ses plans.

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

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

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

représentent certainement un coût considérable pour l'entreprise de chemin de fer. Il y a là, sans doute, un sujet à creuser que je ne manquerai pas d'aborder avec vous lors d'une prochaine question.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, toutes les questions de M. Roggeman sont reportées, à savoir les questions n°s 55026210C, 55026263C, 55026433C, 55027506C, 55026465C, 55026634C, 55027590C, 55027078C, 55027479C, 55027303C, 5027452C, 55027526C.

Les questions n° 55026751C de Mme Vanrobaeys, n° 55026883C de M. Van den Bergh et n°s 55027005C et 55027006C de M. Segers sont transformées en questions écrites. Il en va de même de la question n° 55026497C de Mme Hanus.

19 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling van de spoormarkt en de uitvoering van het regeerakkoord" (55026433C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De proefprojecten op het stuk van de liberalisering van het spoorverkeer" (55027278C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject m.b.t. een private spooroperator" (55027486C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De pilootprojecten ter voorbereiding van de openstelling van de spoormarkt" (55027506C)
19 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture du marché du rail et l'exécution de l'accord de gouvernement" (55026433C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes de libéralisation du rail" (55027278C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un projet pilote concernant un opérateur ferroviaire privé" (55027486C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes en préparation de l'ouverture du marché ferroviaire" (55027506C)

19.01 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question concerne la libéralisation du rail. Sachez-le, je suis un farouche adversaire de cette libéralisation, parce que si le rail était libéralisé – je me tourne vers ma collègue Mélissa Hanus – il n'y aurait plus de rails en dessous de Namur. Nous n'aurons plus besoin de parler de l'Axe 3. Donc pas question de libéraliser, monsieur le ministre!

Mais l'accord de l'actuel gouvernement prévoit la réalisation de projets pilotes de libéralisation du rail. Il stipule: "Une fois que toutes les modalités de ces projets auront été définies, l'étendue du territoire auquel s'applique l'attribution directe sera adaptée. Des exigences de qualité strictes et contraignantes seront imposées à la SNCB à cet effet. En vue de préparer la future libéralisation, la piste de l'intégration d'une expertise privée au sein de la SNCB sera explorée."

Je vous avais déjà interrogé l'année dernière à ce sujet. Je le fais à nouveau aujourd'hui, parce que je souhaiterais réellement savoir ce que va faire l'actuel gouvernement face à cet important dossier.

La réalisation de ces projets pilotes ne figure même plus dans votre dernière note de politique générale de 2022 et je m'en réjouis. Rassurez-vous: je m'en réjouis! La Région wallonne n'a pas été contactée à ce sujet. Vous avez vaguement évoqué une étude du

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

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

Werden de proefprojecten stopgezet? Hoe zult u dit aanpakken? Hoe staat het met de gesprekken met de vakbonden? Waarom kreeg de FOD Mobiliteit niet eerder de opdracht om studies over dit onderwerp uit te voeren?

SPF Mobilité qui serait en cours, mais on n'en sait pas plus.

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

Welke deadline werd er vastgelegd voor die studie? Wat is uw agenda?

Je souhaite vraiment des réponses précises, parce que dans deux ans, nous serons déjà en fin de législature et les Chambres seront dissoutes. C'est toujours triste, mais c'est ainsi.

Le **président**: Et dix sous, ce n'est pas cher!

19.02 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, bij de installatie van deze Vivaldi-regering kon men in de bijhorende regeerverklaring het volgende lezen: "Parallel zal zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een pilootproject worden opgezet waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kan worden aangeduid. Van zodra alle modaliteiten voor deze projecten zijn gedefinieerd, zal de scope van het grondgebied waarop de directe toewijzing van toepassing is, worden aangepast."*
Wat is de huidige stand van zaken en de verdere agenda betreffende het opzetten van een pilootproject waarbij via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net zou worden aangeduid? (genomen stappen, timing, mogelijke locaties…)

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

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

19.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je ne souhaite à personne d'être dissout.

Mijnheer Troosters, mijnheer Arens, de uitvoering van een pilootproject in overeenstemming met het regeerakkoord wordt voorbereid. Dat is met name het geval in het kader van de opmaak van het toekomstige openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid. Het is de eerste stap in de richting van de verwezenlijking van de projecten, aangezien het erom gaat de verwezenlijking ervan in dat contract vast te leggen teneinde een duidelijk kader te scheppen.

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

En parallèle, une étude sera bientôt lancée en collaboration avec le SPF Mobilité afin de déterminer les conditions légales et opérationnelles pour le lancement de tels projets pilotes, la vision 2040, les contrats des entreprises et ensuite étudier les conditions auxquelles les deux projets pilotes pourraient être mis en œuvre dans l'accord de gouvernement. Pas par pas, concrétisons les éléments figurant dans l'accord de gouvernement en matière ferroviaire!

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

19.04 **Josy Arens** (Les Engagés): Je remercie le ministre pour ses réponses. Je m'attendais à un abandon de ces projets pilotes de libéralisation me disant que la Belgique trouverait d'autres formules pour s'en sortir à l'égard de l'Europe et rester compétitive au niveau de cette entreprise qui reste une entreprise publique. Je dis toujours que, quand on défend le milieu rural à faible densité de population, on

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

ne peut que se battre en ce sens-là. Je compte sur vous, malgré tout, pour que tout soit revu et que l'on puisse prendre encore les trains jusque dans les régions les plus éloignées c'est-à-dire au-delà de la forêt ardennaise.

gebieden met de trein bereikbaar zouden blijven.

19.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord heel mager. Wij zijn halfweg 2022 en eigenlijk is er nog niets, want u zult het kader bekijken bij de opmaak van de beheersovereenkomst en de studie moet nog worden opgestart. Eigenlijk staan wij gewoon nog nergens, dus ik ben heel benieuwd hoe dat verhaal voortgaat.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes" (55026515C)
20 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inruimen van meer locaties voor windmolens zonder dat de luchtverkeersveiligheid in gevaar komt" (55026515C)

20.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *En février 2021, je vous interrogeais sur le plan d'ouverture de l'espace aérien au développement des éoliennes.*

Pour rappel, le contrôle aérien, par l'intermédiaire de Skeyes, freine, comme vous le savez, le développement de l'éolien.

Afin de « faciliter » le développement des éoliennes, Skeyes annonçait également fin 2020 la mise en place de filtres « Windfarms Fighters» sur ses radars.

A ce sujet vous m'indiquiez notamment que la première phase de la stratégie de surveillance, projet commun avec la Défense, consistait en l'installation de Windfarms Fighters sur les radars primaires d'Ostende, de Bruxelles et de Florennes avant la fin de l'année 2021.

A ce sujet, mes questions sont donc les suivantes:
- Les installations de Windfarms Fighters sont-elles terminées?
- Existe-t-il déjà des résultats exploitables de ces tests?

Par ailleurs, vous m'indiquiez également votre volonté de créer une synergie transversale entre les différentes matières liées à cette problématique et leurs ministres compétents.
- Des contacts ont-ils été pris entre les différents ministres concernés?
- Où en sont les discussions notamment suite au récent accord sur la transition énergétique?

Finalement, vous m'aviez indiqué que cette problématique ferait l'objet d'une attention toute particulière lors de l'élaboration du contrat de gestion de Skeyes.
- Une révision substantielle du contrat de gestion est-elle en cours / toujours envisagée ?
- Dans l'affirmative, la problématique des éoliennes sera-elle abordée?

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

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

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, c'est une question très intéressante qui nous fait changer de domaine. L'accord sur l'énergie intervenu à la mi-mars prévoit plus d'un milliard d'euros pour accélérer la transition énergétique vers l'énergie renouvelable qui est le seul moyen d'atteindre le plus rapidement possible l'indépendance énergétique. Cet accord prévoit, entre autres, davantage d'énergie éolienne en mer et sur terre.

Concrètement, pour l'éolien terrestre, Skeyes et la Défense vont adopter une feuille de route commune pour l'évolution des infrastructures de surveillance de l'espace aérien belge. L'un des objectifs de cette feuille de route sera de limiter les restrictions pour l'installation d'éoliennes tout en garantissant la sécurité de la navigation aérienne. Cette feuille de route commune permettra de diminuer progressivement le nombre de radars en Belgique. Les radars primaires utilisés pour la surveillance non coopérative diminueront de onze à huit. Les radars secondaires utilisés pour la surveillance coopérative diminueront de douze à quatre.

Dans une première étape, des *wind farm filters* ont été installés sur des radars primaires d'Ostende, de Bruxelles et de Florennes utilisés pour la surveillance non coopérative. Après des tests approfondis, l'installation de ces filtres a permis d'assouplir les critères dans des zones qui étaient précédemment proscrites pour l'installation d'éoliennes. Dans une deuxième étape, la Défense procédera au remplacement progressif des radars primaires arrivés en fin de vie. Une consultation du marché sera prochainement lancée par la Défense pour notamment évaluer les progrès technologiques en matière d'atténuation de l'impact des éoliennes sur les performances des radars primaires.

En ce qui concerne les radars secondaires, Skeyes déploiera dans les prochaines années, le plus rapidement possible, un réseau d'antennes de multilatération en Belgique afin de pouvoir rationaliser le nombre de radars tout en conservant une couverture radar suffisante pour garantir la sécurité de la navigation aérienne. Là aussi, cela dégagera de l'espace pour l'installation d'éoliennes.

Le conseil d'administration de Skeyes a été renouvelé en décembre dernier. Nous pouvons maintenant travailler à l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion de l'entreprise. Comme annoncé dans ma note de politique générale, ce nouveau contrat de gestion soutiendra pleinement la poursuite des synergies avec la Défense et la consolidation du dialogue et de la collaboration avec les Régions.

20.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Il est vrai que c'était l'une de mes premières questions l'année dernière sur le sujet, la question des radars. Sécurité d'abord certes, mais d'autres pays comme le Danemark nous ont montré qu'il était possible de revoir les normes et de concilier à la fois développement de l'éolien et sécurité des aéroports. Par rapport à l'année dernière, je me réjouis à la fois qu'il y ait, désormais, une stratégie concertée et que l'installation de ces nouvelles technologies en phase test ait été concluante et permette d'avancer sur ce dossier, ce qui est consolidé par l'accord sur l'énergie.

On voit bien, par exemple, que, sur l'axe Liège-Bruxelles, il y a du

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

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

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

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

potentiel (qui était gêné notamment par rapport à l'aéroport de Liège) et que cela permettra aussi, à la SNCB peut-être, de développer certains projets sur son foncier. Ce sont donc des bonnes nouvelles à suivre, notamment à travers le contrat de gestion de Skeyes. Je ne doute pas qu'ici aussi, le volet durabilité sera amplifié, notamment grâce à l'action dirigée par le gouvernement.

Le **président**: Merci, monsieur Parent. Je vous remercie aussi de bien vouloir me remplacer pour la suite de cette réunion, c'est très aimable.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

21 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "5G op de trein" (55026641C)
21 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La 5G dans les trains" (55026641C)

Voorzitter: Nicolas Parent.
Président: Nicolas Parent.

21.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, 5G, de toekomst van de mobiele netwerken, is tientallen keren sneller dan 4G. Gebruikers kunnen dus vele malen sneller surfen, maar daar blijft het niet bij. Het laat veel meer gebruikers tegelijkertijd toe op het netwerk en de verbindingen zullen stabieler en betrouwbaarder zijn dan nu het geval is. Bovendien maakt de 5G-technologie connectiviteit tussen veel grotere hoeveelheden draadloze apparaten mogelijk met een vertraging in de grootteorde van enkele milliseconden. Het opent een heel spectrum van nieuwe applicaties.

Ook in de spoorsector kan de 5G-technologie een hele revolutie betekenen, denk maar aan zelfrijdende treinen, bewakingssystemen die de reiziger veel beter kunnen beschermen, de preventie van koperdiefstal en meettreinen die veel sneller en preciezer onze spoorinfrastructuur kunnen controleren. 5G is een trein die onze spoorbedrijven dus niet mogen missen.

Infrabel organiseerde een evenement over de mogelijkheden van de nieuwe technologie. De NMBS heeft 5G opgenomen in haar Innovation Program en heeft beslist om het 5G-netwerk te testen om te zien of de technologie voor bepaalde specifieke situaties in de Belgische spoorwegwereld gebruikt zou kunnen worden.

Welke concrete toepassingen worden door beide spoorbedrijven onderzocht?

Wanneer zal 5G effectief getest worden? Wat zal er getest worden in de proefopstellingen?

Welke middelen worden uitgetrokken voor de uitrol van een 5G-netwerk en welke hindernissen moeten er overbrugd worden?

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

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

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Een goede dienstverlening met comfort op de trein is voor mij essentieel. Ook een degelijke internetverbinding maakt daar deel van uit. Dat element is ook opgenomen in Spoorvisie 2040, om de aantrekkelijkheid van de trein te verhogen. Het GSM-R-communicatienetwerk, dat door alle

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

Europese spoorwegen wordt gebruikt, ondersteunt de uitwisseling van communicatie tussen de in de trein geïnstalleerde signaleringssystemen en de verkeerbeheerssystemen voor het modernste signaliseringssysteem ETCS-2. Voor die systemen is zijdelingse signalering niet langer nodig. De door GSM-R toegestane snelheid is echter nog steeds laag, want gebaseerd op 2G.

Dat verklaart waarom GSM-R niet in staat is meer geavanceerde functionaliteiten te ondersteunen. Het GSM-R-netwerk zou ook niet in staat zijn om het wijdverbreide gebruik van de moderne signalisatie op het hele Infrabelnetwerk te ondersteunen, vooral op de grote knooppunten van het spoorverkeer. 5G kan in dat opzicht een oplossing bieden. 5G maakt ook het wijdverbreide gebruik van het Internet of Things (IoT) en de uitwisseling van informatie met drones mogelijk, twee voorbeelden van toekomstige toepassingen volgens Infrabel.

De vervanging van GSM-R moet in 2025 rond zijn. Daartoe zijn proeflijnen gepland. Het is de bedoeling zoveel mogelijk van de GSM-R-mastinfrastructuur te recupereren en het GSM-R-netwerk parallel met het nieuwe 5G-gebaseerde netwerk te exploiteren. De aanpassingswerkzaamheden moeten 's nachts worden uitgevoerd om het treinverkeer niet te onderbreken. De signalisatiesystemen in de treinen en op de grond zullen moeten worden aangepast, wat een omvangrijke operatie is die verscheidene jaren in beslag neemt en waarvoor de nodige budgetten moeten worden vrijgemaakt.

Het is ook een technische uitdaging, aangezien het voor de spoorwegen essentiële veiligheidsniveau op geen enkele manier mag worden aangetast, zelfs niet tijdens de migratie en co-existentiefase van de twee systemen. Ook het Innovation Lab van de NMBS bekijkt of de nieuwe technologie kan worden gebruikt om haar dienstverlening nog te verbeteren en verwacht dat er zich tussen 2024 en 2026 concrete toepassingen zullen aanbieden die mogelijk nood hebben aan 5G-technologie.

Op uw vraag hoeveel middelen er voor de uitrol van een 5G-netwerk worden uitgetrokken, laat de NMBS mij weten dat ze ervan uitgaat dat de verschillende operatoren 5G zullen aanbieden als een *public service net*, zoals dat vandaag voor andere mobiele datanetwerken het geval is. De NMBS verwacht dan ook niet dat zij op dat vlak investeringen zal moeten doen. In elk geval volgt de NMBS de evolutie op in haar Innovation Lab.

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

Le réseau GSM-R ne permet pas de supporter l'utilisation généralisée de cette signalisation moderne sur l'ensemble du réseau Infrabel. La 5G peut constituer une solution. Elle rend également possible l'internet des objets et l'échange d'informations grâce aux drones.

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

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

21.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik ben blij met een aantal antwoorden. De uitrol van 5G zal inderdaad een hele uitdaging worden, zowel budgettair als technisch. Op de lange termijn biedt dat netwerk echter enorme opportuniteiten die zich zullen terugverdienen.

21.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je milite depuis longtemps pour un meilleur accès aux réseaux mobiles dans le train. Je

Ik ijver al een tijd voor een verbeterd netwerk op de trein voor de reizigers. Ik ben blij dat we ook in dat verhaal de trein niet zullen missen.

salue les efforts déployés à cet égard.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55026642C)
22 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison Anvers-Hamont" (55026642C)

22.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de Kempen mogen in een vragenronde natuurlijk niet ontbreken. De Kempense treinreiziger merkt het elke dag, de treinen vanuit de Kempen hebben vaak vertraging. Ook in het actualiteitsdebat van daarnet werd dit al duidelijk. Met het nieuwe vervoersplan zou daar echter verbetering in komen, beweerde de NMBS.

Zo zou de IC-trein Antwerpen-Mol-Hamont in de toekomst niet meer gesplitst worden in Mol. Dat betekent dat de verbinding sneller en betrouwbaarder wordt. Met de wijziging in het vervoersplan zou de trein vanuit Antwerpen tot in Hamont sporen. Een L-trein die apart rijdt van de IC-trein Antwerpen-Hamont zou de verbinding Mol-Hasselt verzekeren. Door de elektrificatie zou er ook nieuwer en moderner materieel op de spoorverbinding rijden. Toch zijn die wijzigingen jammer genoeg niet altijd merkbaar en rijden er nog steeds heel wat oudere dieselrijtuigen. De reizigers worden ook nog steeds geconfronteerd met veel vertragingen en gemiste aansluitingen.

Kunt u duidelijkheid geven over het materieel dat op de verbinding Antwerpen-Hamont rijdt? Welk deel hiervan is geëlektrificeerd? Hoe verandert de geleidelijke instroom van nieuwe rijtuigen op termijn de materieelinzet op deze verbinding en vanaf wanneer? Zal met de elektrificatie ook de stiptheid op de lijn verbeteren?

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

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

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, sinds midden juni 2021 rijdt 40 % van de IC-treinen tussen Antwerpen-Centraal en Hamont met elektrische dubbeldekstreinen. Die tellen elk meer dan 800 zitplaatsen, wat bijna 10 % meer is dan de vroegere dieseltreinen. Dat is dus een goede zaak voor de treinreiziger in de regio, maar ook voor het klimaat.

We hadden het daarnet al over de levering van rollend materieel. De geleidelijke instroom van dit nieuwe M7-materieel zal het mogelijk maken om systematisch het oudste materieel buiten dienst te stellen. Dat geldt dus ook voor de lijn Antwerpen-Hamont. Deze instroom moet het aanbod optimaliseren ten dienste van de Kempense treinreiziger.

Over de stiptheid is er sinds de elektrificatie nog geen merkbare trend te identificeren, maar de evaluatie daarvan komt nog.

De infrastructuurbeheerder herinnert er ook aan dat stiptheidsgegevens volledig beschikbaar zijn via het platform opendata.infrabel.be. Ik kan ze u ook schriftelijk bezorgen.

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Depuis la mi-juin 2021, 40 % des trains IC entre Anvers-Central et Hamont sont électriques. Il s'agit de trains à double étage de plus de 800 places assises. C'est positif pour les voyageurs et pour le climat. Grâce à la mise en circulation progressive du nouveau matériel M7, l'ancien matériel pourra systématiquement être retiré et l'offre être optimisée. Il n'y a pas, à ce jour, d'impact clair sur les chiffres de ponctualité, lesquels sont disponibles sur la plateforme opendata.infrabel.be.

22.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, het

22.03 **Marianne Verhaert** (Open

actualiteitsdebat maakte al duidelijk dat het nog steeds bedroevend is. Wij wachten nog steeds op beterschap en blijven hopen dat die er stilaan komt. Het wordt wel telkens beloofd. Ik verzeker u dat de verbinding tussen de Kempen, Brussel en Antwerpen heel moeilijk is met de wagen. Dat zou zeker aanzienlijk moeten verbeteren als we een modal shift willen nastreven. Mensen kiezen nog steeds voor de wagen omdat het aanbod zo bedroevend is in onze regio.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen" (55026644C)
23 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55026644C)

23.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de gemeente Diepenbeek en Voka-KvK Limburg vragen u in een brief allebei om voorlopig niet alle overwegen in Diepenbeek te sluiten. Initieel zouden de overwegen in Diepenbeek pas sluiten wanneer de nieuwe omleidingsweg langs de spoorweg tot aan de N76 klaar was. Infrabel heeft nu echter beslist om op 1 en 8 april alle overwegen te sluiten, terwijl de omleidingsweg pas tegen de zomer opent.

De ingreep zorgt voor onveilige verkeerssituaties en hinder voor de economische activiteit. Ze druist ook in tegen alle afspraken en beloftes die gemaakt zijn met de lokale ondernemers, de inwoners en het lokaal bestuur van Diepenbeek. Het is het zoveelste dossier waarin Infrabel eenzijdig een beslissing omtrent een sluiting oplegt en uitvoert. Ik kan er nog vele andere opnoemen indien u wenst, maar daar zullen wij de tijd niet voor hebben en ik zie mijn collega's ongeduldig wachten. Het gaat echter om ontelbare dossiers waarin Infrabel nog steeds, na een dramatische hoorzitting een jaar geleden, zijn houding niet wijzigt. Men houdt dus geen rekening met de gemeente, de inwoners, de handelaars en de lokale mobiliteitssituatie. Het is momenteel echt dramatisch. Het veiliger maken van overwegen mag nooit leiden tot een onveiligere mobiliteitssituatie op lokaal niveau.

Met mijn wetsvoorstel, aanhangig in de commissie, wensen wij eindelijk een duidelijke procedure in te stellen, met lokale inspraak, die ook rekening houdt met de lokale mobiliteitseffecten.

Welke stappen hebt u reeds ondernomen in dit specifieke dossier? Bent u van mening dat er een duidelijke procedure moet worden ingesteld met lokale zeggenschap? Hoe ziet zo'n procedure er voor u uit? Waar moet voor u de eindverantwoordelijkheid komen te liggen? Welke stappen hebt u hier reeds voor ondernomen?

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

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

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, eerst en vooral wens ik te benadrukken dat ik me zeer goed bewust ben van de grote lokale impact die de afschaffing of sluiting van een overweg heeft. Het is een van de onderwerpen waarover mijn kabinet vaak door gemeenten of andere betrokkenen wordt aangeschreven.

Elke lokale situatie is uiteraard anders en het is belangrijk dat daarbij, in nauw overleg tussen Infrabel en de lokale partners, de meest geschikte oplossing wordt uitgewerkt. Mevrouw Verhaert, ik ben het

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

dus volkomen met u eens dat lokale betrokkenheid zeer belangrijk is en dat er een verduidelijking van de procedure moet komen. Criteria die daarbij in overweging moeten worden genomen, zijn het aantal dodelijke ongevallen, de drukte van het wegverkeer, de drukte van het treinverkeer, de vanuit financieel oogpunt of milieuaspect aanvaardbare technische oplossingen enzovoort. Hoe dan ook, bij een eventuele afschaffing zal Infrabel altijd overleggen met de betrokken lokale besturen, die op die manier hun bezorgdheden kunnen uiten zodat Infrabel er rekening mee kan houden.

Het is daarbij essentieel dat de veiligheid steeds de allerhoogste prioriteit heeft. Als beheerder van de infrastructuur is Infrabel op dat vlak het best geplaatst om daarover te beslissen. De eindverantwoordelijkheid voor de beslissing over het afschaffen van een overweg hoort daarom bij Infrabel te blijven liggen.

Vorige maand nog heeft mijn kabinet overleg gehad met de FOD Mobiliteit, met het oog op de aanpassing van de regelgeving op korte termijn. De FOD Mobiliteit bereidt nu een wettekst voor die we over enkele maanden aan het Parlement zullen voorleggen.

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

23.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de eerste zinnen die u uitsprak, met name die waarin u mijn bezorgdheid deelt, stemmen mij tevreden.

U zegt dat Infrabel overlegt met de lokale besturen. Ik wil er toch op wijzen dat Infrabel bijvoorbeeld zijn kat stuurt als drie lokale besturen zich vrijmaken voor cruciaal overleg over een fietsostrade. Ik moet u dus ten stelligste tegenspreken wat dat rekening houden met de lokale besturen betreft.

Ik zal bepaalde bezorgdheden zeker meenemen in mijn hangende wetsvoorstel, dat binnenkort zal worden besproken. De inspraak van de lokale bevolking moet zeker beter. Veiligheid is inderdaad belangrijk, maar zeker ook op onderliggend niveau. Ik stel dus vast dat we over een aantal zaken van mening verschillen.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, je dois vous prévenir que le ministre va être appelé en séance plénière pour le projet de loi Rétrofit. Néanmoins, je pense, monsieur le ministre, si je ne m'abuse, que nous pouvons encore aborder une ou deux questions.

24 Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port de signes convictionnels au sein du personnel des chemins de fer belges" (55026537C)
24 Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dragen van levensbeschouwelijke tekenen door het Belgische spoorwegpersoneel" (55026537C)

24.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le président, je remercie M. le ministre et mes collègues pour leur compréhension. Je me trouvais en séance plénière. Nous testons les limites de ce système.

Monsieur le ministre, je me permets de vous interroger sur le port des signes convictionnels par les membres du personnel des chemins de fer belges (HR Rail, Infrabel et SNCB) qui sont en contact avec le public et pour ceux qui ne le sont pas, et ce dans le cadre de leurs missions.

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

Artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende

Dans une communication récente, la SNCB a utilisé l'image de l'une de ses travailleuses portant un signe convictionnel avec un uniforme SNCB. Il me revient que le port de tels signes est proscrit pour tous les agents dont la mission requiert le port d'un uniforme. L'article 3 de l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des chemins de fer insère un Livre 2 intitulé "Le Personnel des chemins de fer belges" et paraît s'en référer au statut du personnel. Si je m'en réfère au statut du personnel des chemins de fer belges, l'article 3 stipule que "la courtoisie et la dignité sont de règle dans toutes les relations entre les agents de tout grade et dans les rapports avec le public".

À ma connaissance, aucune disposition dudit statut ne traite plus particulièrement de la neutralité et/ou de l'impartialité de ces membres du personnel, ainsi que le prévoit, par exemple pour la fonction publique fédérale, l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant statut des agents de l'État.

Monsieur le ministre, l'arrêté royal précité constitue-t-il bien, par référence au statut du personnel, la base réglementaire qui détermine l'interdiction du port de signes convictionnels pour les membres du personnel des chemins de fer belges dont la fonction prescrit le port d'un uniforme? Dans l'affirmative, l'impartialité – qui a pour conséquence l'interdiction de port de signes convictionnels – distingue-t-elle les membres du personnel selon le port ou non d'un uniforme? Ou bien existe-t-il également une distinction entre ceux qui sont en contact avec le public et ceux qui ne le sont pas, selon la distinction désormais bien connue *front office/ back office*?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur De Smet, afin de faire de la mobilité une liberté pour tout le monde, des sociétés de chemins de fer diverses et inclusives sont primordiales, quelle que soit l'orientation sexuelle, la conviction religieuse ou la non-conviction religieuse, pour prendre quelques exemples.

Les principes d'égalité et de non-discrimination au sein des chemins de fer belges sont définis dans l'avis 31/HR/2020. Cet avis souligne l'ambition des chemins de fer belges de développer une politique de diversité et d'inclusion et de respecter la législation anti-discrimination et antiracisme.

Étant donné que chaque membre du personnel participe à la diffusion de l'image interne et externe des chemins de fer belges, chacun et chacune doit se comporter de manière équitable et non discriminatoire en toutes circonstances. Une apparence soignée, décente et professionnelle, ainsi qu'un comportement verbal et non verbal professionnel sont essentiels. Les agents qui, dans le cadre de leur fonction, sont tenus de porter un uniforme, doivent respecter les instructions relatives au port de cet uniforme.

Les directives de la SNCB stipulent que les agents portant un uniforme ne peuvent pas porter de symbole visible de conviction religieuse, philosophique ou autre, car la SNCB souhaite diffuser une marque et une image forte et reconnaissable auprès de ses voyageurs. Une identité visuelle uniforme et cohérente est nécessaire. Le critère de distinction est non pas le contact avec le client, mais bien le port de l'uniforme. L'uniforme est clairement défini.

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

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

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

De medewerkers die een uniform dragen, moeten de instructies daaromtrent in acht nemen. De NMBS bepaalt dat deze groep werknemers geen zichtbare sym-bolen van een geloofs-, levens-beschouwelijke of andere overtuiging mogen dragen, want de NMBS wil een uniforme en

Le port de tels symboles est possible pour toutes les autres fonctions. Toutefois, cela doit toujours se faire dans le respect des règles définies dans le cadre de la politique de diversité et d'inclusion de la SNCB "All different, all PROS". Les PROS sont les valeurs d'entreprise de la SNCB: professionnalisme, respect, oser entreprendre et savoir collaborer.

En février 2022, la SNCB a reçu le Direct Award d'Actiris qui récompense les efforts et l'engagement de la SNCB en matière de diversité. Je suis particulièrement fier de cette reconnaissance par Actiris qui démontre que le rail est un employeur exemplaire au sein duquel de nombreux femmes et hommes aux talents divers peuvent contribuer à construire le train de demain, qui sera de toutes les couleurs.

coherente visuele identiteit uitstralen. Het onderscheid wordt niet gemaakt op basis van het contact met de klant, maar van het dragen van het uniform, dat duidelijk omschreven is. Het dragen van zulke symbolen is mogelijk in alle andere functies voor zover de regels die vastgelegd zijn in het kader van het diversiteits- en inclusiviteitsbeleid van de NMBS, dat de naam "*All different, all PROS"* draagt, in acht genomen worden. PROS staat voor de bedrijfswaarden van de NMBS: professionalisme, respect, durven ondernemen en kunnen samenwerken.

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

24.03 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses claires. Si je résume, les signes convictionnels sont admis hors uniforme. Ce n'est pas très loin de ce qui se produit ailleurs dans l'administration fédérale. Cela n'empêche que les sociétés de transport, telles la STIB, où il y a, de manière générale, une interdiction de porter les signes convictionnels, peuvent aussi se voir attribuer des labels ou des récompenses en matière de diversité. C'était d'ailleurs le cas.

Nous avons donc une interprétation différente de normes, qu'il faudra un jour régler pour tout le pays, toutes administrations confondues, au risque de ne pas s'en sortir. Nous croyons au fait qu'il n'y a pas de neutralité inclusive ou exclusive. Il y a une seule neutralité qui doit concerner les actes et l'apparence.

Votre réponse a le mérite d'être très informative, édifiante et complète.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

25 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanbevelingen na de

aanslagen van 22 maart" (55026701C)

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

25.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de aanslagen hebben een diepe indruk op de werknemers, de slachtoffers en de hulpdiensten nagelaten. Het personeel blijft zeer ongerust en vraagt zich af of men genoeg rekening houdt met de aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie. Er is een permanente onderbezetting van personeel en een hoge tijdsdruk. We stellen vast dat Brussels Airport weinig doet om de veiligheidsprocedures te respecteren.

Worden de aanbevelingen uit de parlementaire onderzoekscommissie echt opgevolgd? Wat doet Brussels Airport daarmee en welke heeft het bedrijf al uitgevoerd? Hoeveel veiligheidspersoneel was er actief op Brussels Airport voor de aanslagen en hoeveel zijn er dat vandaag? Is zo een agressieve aanslag op onze nationale luchthaven vandaag nog mogelijk volgens u? Welke stappen naar maximale veiligheid voor het personeel en reizigers zijn er onder uw bewind als minister gezet? Welke stappen zult u nog doen?

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

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

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de verschrikkelijke aanslagen die ons land op 22 maart 2016 hebben getroffen, zullen voor altijd een nationale tragedie blijven. De overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen en erover waken dat zulks nooit meer gebeurt. We moeten leren van wat fout is gelopen en gepaste maatregelen nemen. Daarom ook werd de parlementaire onderzoekscommissie ingesteld. Die heeft vervolgens een reeks aanbevelingen gedaan in verschillende beleidsdomeinen.

Voor uw derde en vierde vraag verwijs ik u naar minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden, die voor die aspecten bevoegd is. Mijn antwoord beperk ik tot de aanbevelingen inzake luchtvaart.

Ik heb mijn administratie, het DGLV binnen de FOD Mobiliteit, om een verslag over de follow-up van de aanbevelingen gevraagd, dat zij mij heeft bezorgd. Een eerste reeks aanbevelingen over het luchtvervoer, namelijk aanbevelingen 122 en 125, betrof de versterking van het DGLV. Er werd in de jaren na de aanslagen extra personeel aangeworven.

Momenteel bestaat de dienst Luchtvaartbeveiliging van het DGLV uit 5,5 voltijds equivalenten Nederlandstalige inspecteurs – één voltijdse betrekking is vacant –, 5 vte's Franstalige inspecteurs en 3,8 vte's administratief personeel. Een extra voltijdse kracht wordt verwacht in het derde kwartaal van 2022, alsook een diensthoofd. Het aantal leden van het veiligheidspersoneel evolueert voortdurend op de luchthaven, onder andere onder invloed van de luchthavenactiviteiten en het aantal passagiers.

In de aanbeveling werd ook opgeroepen om de vastgestelde problemen op te lossen tegen de audit van de luchthaven door de bevoegde Europese instanties. Die audit werd intussen uitgevoerd. Er werd aan alle opmerkingen gevolg gegeven. De Europese Unie heeft dat bevestigd. Bovendien heb ik recent een audit over de werking van de dienst Luchtvaartbeveiliging laten uitvoeren. Die heeft een aantal

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les terribles attentats du 22 mars 2016 resteront à jamais une tragédie nationale. L'autorité publique doit en tirer des enseignements et veiller à ce qu'un tel drame ne se reproduise plus jamais. La commission d'enquête parlementaire a formulé des recommandations pour différentes compétences. Je limiterai ma réponse aux recommandations relatives à l'aviation.

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

opmerkingen opgeleverd, waarvoor ondertussen al een actieplan met verbeterpunten is opgezet.

De dienst Luchtvaartbeveiliging heeft de volgende acties ondernomen. Momenteel actualiseert hij het National Aviation Security Plan in overleg met de relevante stakeholders. De inspecteurs hebben daarnaast een bijkomende opleiding gekregen om extra testen te kunnen uitvoeren. De informatisering van het proces voor aanvragen van achtergrondonderzoeken is tot slot lopend. Ik verwijs ook naar de reorganisatie van het DGLV met het oog op de versterking van zijn acties en diensten, die ik vorig jaar heb ondernomen. Dat hebben wij in de commissie herhaaldelijk besproken.

Ten tweede, volgens aanbeveling 123 moet het structureel overleg met het op de luchthaven werkzame personeel en hun vakbonden worden geïntensifieerd en versterkt De formele overlegstructuren zijn het Nationaal Comité voor de veiligheid der burgerlijke luchtvaart (NAVECO) en het Lokaal Veiligheidscomité (LOVECO) van de luchthaven. Met het personeel van de luchthaven is er ook informeel contact en met sommige luchthavens zijn er ook regelmatig bilaterale vergaderingen.

De aanbeveling 165 houdt in dat de afgifte van veiligheidspasjes gecentraliseerd wordt in één enkele dienst. Op dit moment berust de verantwoordelijkheid voor het uitreiken van identificatiekaarten of badges voor de luchthavens bij de luchthavenexploitant, in overeenstemming met het luchthavenbeveiligingsplan, dat door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) wordt goedgekeurd.

De uitreiking van een luchthavenidentificatiekaart vereist een voorafgaand achtergrondonderzoek door de Nationale Veiligheidsoverheid. De implementatie van een eengemaakte badgedienst onder een federale overheidsdienst zou echter leiden tot een ontdubbeling van het aanmaken van de badges en de technische implementatie van de elektronische toegangscontrole. Dat zou niet wenselijk zijn, aangezien beide onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

In aanbeveling 127 wordt gevraagd dat de overheid de acties van alle luchthaveninspecteurs aanstuurt. De aansturing en het wettelijke mandaat van de luchthaveninspecteur zijn sinds de aanbeveling van de parlementaire onderzoekscommissie ongewijzigd. De planning wordt opgesteld conform de eisen van de Europese Commissie.

Veiligheid vereist voortdurende controles en verbeteringen. Er zijn derhalve reeds maatregelen genomen en er zullen er nog volgen. Dat is absoluut noodzakelijk.

Ik blijf dat alles met de grootste aandacht van nabij opvolgen.

activités aéroportuaires.

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

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

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

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

25.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Hartelijk dank voor de uitgebreide uitleg.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 16.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.16 uur.