



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

02-12-2020

Après-midi

Woensdag

02-12-2020

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement de tunnels remplaçant les passages à niveau à Herentals" (55009161C) 1

Orateurs: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réponses au baromètre de Vias institut pour la province de Luxembourg" (55009850C) 2

Orateurs: **Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Nathalie Gilson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe kilométrique à Bruxelles" (55010097C) 4

Orateurs: **Nathalie Gilson, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embouteillage à Gand-Saint-Pierre" (55010127C) 4

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

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à Bruxelles-Midi" (55010132C) 5

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

Questions jointes de 6

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La date de validité du Railpass gratuit" (55010329C) 6

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la validité du Railpass gratuit" (55010605C) 6

- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Hello Belgium Railpass durant ce nouveau confinement" (55010616C) 6

- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La durée de validité du Hello Belgium Railpass" (55011279C) 6

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

Questions jointes de 9

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM 9

INHOUD

Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondertunneling van de Herentalse spooroverwegen" (55009161C) 1

Sprekers: **Yoleen Van Camp, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De respons op de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institut voor de provincie Luxemburg" (55009850C) 2

Sprekers: **Mélissa Hanus, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Nathalie Gilson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kilometerheffing in Brussel" (55010097C) 4

Sprekers: **Nathalie Gilson, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opstopping van treinreizigers in het station Gent-Sint-Pieters" (55010127C) 4

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

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geluidsoverlast aan het station Brussel-Zuid" (55010132C) 5

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

Samengevoegde vragen van 6

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uiterste geldigheidsdatum van de gratis Railpass" (55010329C) 6

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de gratis Railpass" (55010605C) 6

- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Hello Belgium Railpass tijdens de nieuwe lockdown" (55010616C) 6

- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheidsduur van de Hello Belgium Railpass" (55011279C) 6

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

Samengevoegde vragen van 9

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM 9

Mobilitéé) sur "La gare de Hamont" (55010346C)		Mobiliteit) over "Het station Hamont" (55010346C)	
- Kris Verduyck à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'état d'avancement de l'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55010378C)	9	- Kris Verduyck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont" (55010378C)	9
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le choix du matériel utilisé sur la liaison Anvers-Hamont" (55010622C)	9	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De materieelkeuze op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55010622C)	9
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55011247C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Kris Verduyck, Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	9	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55011247C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Kris Verduyck, Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	9
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La seconde vague de COVID-19 et son impact sur le personnel de la SNCB, la capacité et les voyageurs" (55010146C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	11	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tweede coronagolf en de impact ervan op het NMBS-personeel, de capaciteit en de reizigers" (55010146C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	11
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le comptage des voyageurs par la SNCB pendant la période du coronavirus" (55010409C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	12	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS tijdens de coronaperiode" (55010409C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	12
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le pont ferroviaire d'Oudegem" (55010410C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	14	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug in Oudegem" (55010410C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les projets européens d'augmentation des liaisons ferroviaires internationales" (55010450C) <i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	14	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Europese plannen voor meer internationale treinverbindingen" (55010450C) <i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Jasper Pillen à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La facilitation des zones cyclables" (55010448C)	16	- Jasper Pillen aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De facilitering van fietszones" (55010448C)	16
- Franky Demon à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les zones cyclables" (55010576C) <i>Orateurs:</i> Franky Demon, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé	16	- Franky Demon aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietszones" (55010576C) <i>Sprekers:</i> Franky Demon, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	16
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau directeur financier de la SNCB" (55010456C)	17	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe financieel directeur van de NMBS" (55010456C)	17
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du nouveau directeur financier de la SNCB" (55010554C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de nieuwe financieel directeur bij de NMBS" (55010554C)	17
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du nouveau directeur financier de la SNCB" (55010632C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Michel De Maegd, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	17	- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de nieuwe financieel directeur van de NMBS" (55010632C) <i>Spreekers:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Michel De Maegd, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	17
Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La trajectoire aérienne "Louvain tout droit"" (55010480C) <i>Orateurs:</i> Karin Jiroflée, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegroute Leuven Rechtdoor" (55010480C) <i>Spreekers:</i> Karin Jiroflée, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (55010503C)	21	- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (55010503C)	21
- Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne transfrontalière Mons-Valenciennes" (55010708C) <i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Marie-Colline Leroy, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	- Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorlijn Bergen - Valenciennes" (55010708C) <i>Spreekers:</i> Éric Thiébaud, Marie-Colline Leroy, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien du poste de la Police des chemins de fer situé en gare de Mons" (55010506C) <i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het behoud van de politiestation van de Spoorwepolitie in het station Bergen" (55010506C) <i>Spreekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente des billets et le niveau des prix à la SNCB" (55010564C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketverkoop en het prijsniveau bij de NMBS" (55010564C) <i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence de rappel pour le renouvellement d'un permis de conduire périmé" (55010620C) <i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ontbreken van een herinnering voor de hernieuwing van een verlopen rijbewijs" (55010620C) <i>Spreekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements prévus par la SNCB en Campine" (55010624C)	26	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande NMBS-investeringen in de Kempen" (55010624C)	26

<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident ferroviaire survenu à Hasselt" (55010627C)	28	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Hasselt" (55010627C)	28
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les redevances pour l'utilisation des sillons ferroviaires et le transport de marchandises" (55010628C)	28	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rijpadvergoedingen en het goederenverkeer" (55010628C)	28
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'autorisation pour les Boeing 777 Freighters économes en énergie achetés par DHL" (55010680C)	29	Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitblijvende erkenning van de door DHL aangekochte milieuvriendelijke Boeing 777 Freighters" (55010680C)	29
<i>Orateurs:</i> Tim Vandenput, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tim Vandenput, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de la situation à Brussels Airport en termes de respect des mesures sanitaires" (55010752C)	30	- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de coronamaatregelen op Brussels Airport" (55010752C)	30
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect des mesures sanitaires à l'aéroport de Bruxelles-National" (55011280C)	30	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de gezondheidsmaatregelen op Brussels Airport" (55011280C)	30
<i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fraude sociale à la SNCB" (55010805C)	32	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale fraude bij de NMBS" (55010805C)	32
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur la rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55010875C)	34	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van het Rekenhof over de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters" (55010875C)	34
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur le projet de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55011012C)	34	- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van het Rekenhof over het project Gent-Sint-Pieters" (55011012C)	34
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur la gare de	34	- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van het Rekenhof over het	34

Gand-Saint-Pierre" (55011181C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM 34
Mobilité) sur "La gestion des projets de gare"
(55010932C)

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, Anneleen
Van Bossuyt, Jan Briers, Georges Gilkinet,**
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
Tomas Roggeman

station Gent-Sint-Pieters" (55011181C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM 34
Mobiliteit) over "Het management van
stationsprojecten" (55010932C)

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Anneleen
Van Bossuyt, Jan Briers, Georges Gilkinet,**
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
Tomas Roggeman

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

du

MERCREDI 02 DECEMBRE 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 02 DECEMBER 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 29 par M Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14:29 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement de tunnels remplaçant les passages à niveau à Herentals" (55009161C)

01 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondertunneling van de Herentalse spooroverwegen" (55009161C)

01.01 Yoleen Van Camp (N-VA): À Herentals, les Campinois attendent depuis des décennies l'aménagement de tunnels en remplacement des deux passages à niveau qui sont cruciaux pour le transport ferroviaire dans la région.

01.01 Yoleen Van Camp (N-VA): In Herentals wachten de Kempenaars al decennialang op de ondertunneling van twee overwegen die cruciaal zijn voor het spoorvervoer in de Kempen.

Le ministre partage-t-il l'avis selon lequel les constructions de tunnels de grande importance doivent se voir accorder la priorité dans les grandes villes et régions, ce qui n'a pas toujours été le cas dans le passé? Quels sont les projets?

Gaat de minister ermee akkoord dat belangrijke ondertunnelingen in grote steden en regio's voorrang moeten krijgen, wat in het verleden niet altijd het geval was? Wat zijn de plannen?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre du schéma directeur pour les environs de la gare de Herentals, une solution a été élaborée pour l'aménagement de tunnels remplaçant les deux passages à niveau. Il existe un groupe de pilotage au sein duquel la société Infrabel, la ville de Herentals et l'Agence flamande des Routes et de la Circulation (AWV) sont représentées. Le cahier des charges de l'étude visant à examiner les scénarios possibles se trouve actuellement en phase d'adjudication.

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): In het kader van de het masterplan stationsomgeving Herentals werd er een oplossing uitgewerkt voor de ondertunneling van de twee overwegen. Er is een stuurgroep waarin Infrabel, de stad Herentals en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) vertegenwoordigd zijn. Het studiebestek om de mogelijke scenario's te onderzoeken is momenteel in een gunningsfase.

Il reste, une fois la solution de substitution choisie, à parcourir les différentes étapes d'obtention des permis, de conception et d'exécution du projet. Nonobstant le fait que ce dossier sera très

Na de beslissing over de gekozen variant, moeten het vergunningstraject, de ontwerp- en de uitvoeringsfase doorlopen worden. Hoewel het dossier zeker en vast aangepakt wordt in deze

certainement lancé sous la présente législature, il ne sera pas possible d'en achever la réalisation avant son terme.

01.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Je suis ravie de constater que l'on avance. J'espère qu'une solution pourra être trouvée rapidement afin de pouvoir au moins commencer les travaux durant l'actuelle législature. Les Campinois aussi en seront très heureux.

L'incident est clos.

02 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réponses au baromètre de Vias institute pour la province de Luxembourg" (55009850C)

02.01 Mélissa Hanus (PS): D'après Vias, il y a eu, en 2019, 40 tués de plus sur les routes wallonnes que l'année précédente. En province de Luxembourg, on compte 17 morts de plus. Ces chiffres représentent les personnes décédées directement sur les lieux d'accident et pourraient augmenter si l'on tient compte des personnes mortes ensuite. En province de Luxembourg, les routes bordées d'arbres, le comportement des jeunes conducteurs et l'absence d'alternative à la voiture pourraient expliquer les chiffres. Vias constate également que les accidents en camion sont en augmentation.

Pour le premier semestre de 2020, les accidents sont un peu moins nombreux grâce au confinement, mais ils sont bien plus graves.

Comment allez-vous faire diminuer ces chiffres alarmants? Allez-vous tenir compte des particularités en province de Luxembourg et d'autres provinces, si nécessaire? Que comptez-vous mettre en place pour lutter contre les accidents de camion?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La sécurité routière figure en bonne place dans ma note de politique générale et j'en ai débattu lors des États généraux de la sécurité routière en Wallonie.

Les accidents peuvent être dus aux routes défectueuses, ne relevant pas du fédéral, à des conducteurs imprudents ou des véhicules dangereux.

Concernant votre première question, il faut analyser les statistiques, pour voir si certaines régions sont

regeerperiode, zal de volledige realisatie niet meer in deze regeerperiode kunnen plaatsvinden.

01.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Het doet mij plezier dat er al iets gebeurt. Ik hoop dat er een snelle oplossing mogelijk is, zodat wij alvast kunnen starten in deze regeerperiode. Dat zal de Kempenaars een groot plezier doen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De respons op de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute voor de provincie Luxemburg" (55009850C)

02.01 Mélissa Hanus (PS): Volgens Vias institute vielen er in 2019 op de Waalse wegen 40 verkeersdoden meer dan het jaar daarvoor. In de provincie Luxemburg gaat het over 17 bijkomende sterfgevallen. Dat zijn cijfers over de personen die onmiddellijk op de plaats van het ongeval overleden zijn, die hoger zouden kunnen liggen als men de personen die achteraf overleden zijn in rekening brengt. De cijfers voor de provincie Luxemburg zouden verklaard kunnen worden door de aanwezigheid van bomen langs de weg, het rijgedrag van jonge bestuurders en een gebrek aan alternatieven voor de auto. Vias institute stelt tevens een toename van het aantal ongevallen met vrachtwagens vast.

Tijdens het eerste semester van 2020 deden er zich dankzij de lockdown iets minder ongevallen voor, maar ze zijn wel veel ernstiger.

Welke initiatieven zult u nemen om die alarmerende cijfers te doen dalen? Zult u indien nodig rekening houden met de bijzondere kenmerken van de provincie Luxemburg en van andere provincies? Wat zult u doen om de ongevallen met de vrachtwagens tegen te gaan?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Verkeersveiligheid krijgt heel wat aandacht in mijn algemene beleidsnota en ik heb de gelegenheid gehad om dat thema te bespreken op de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Wallonië.

Verkeersongevallen kunnen te wijten zijn aan de slechte staat van de wegen, maar wegbeheer is geen federale bevoegdheid, aan onvoorzichtige bestuurders of aan gevaarlijke voertuigen.

Wat uw eerste vraag betreft, moeten de statistieken geanalyseerd worden om na te gaan of er in

plus touchées que d'autres et sur quels types de routes se produisent les accidents. Si les analyses montrent la dangerosité d'une route, il faudra contrôler davantage, installer des radars ou améliorer l'infrastructure.

Nous travaillons avec mes collègues de l'Intérieur et de la Justice pour éviter la récidive. Je mise notamment sur des stages de ré-apprentissage de la conduite, avec des contrôles accrus en vue de réduire les infractions.

Il y a un risque de biais dans l'analyse d'une zone trop petite. Il suffit parfois de quelques accidents graves pour tronquer l'image de la sécurité routière. Le coronavirus a également réduit la circulation.

Il faut donc comparer les situations sur plusieurs années.

La promotion de modes de déplacement alternatifs passe par des infrastructures de qualité. L'aménagement de pistes cyclables adaptées à l'essor du trafic améliore la sécurité des cyclistes.

À la suite de l'adoption du règlement européen 2019/2144 relatif à la sécurité des véhicules, de nouveaux dispositifs de sécurité deviendront progressivement obligatoires entre 2022 et 2029. La Belgique est impliquée dans la définition de leurs prescriptions techniques.

Certains dispositifs seront obligatoires dès 2022 et 2024 pour les camions. Les véhicules neufs devront être équipés de systèmes de protection contre l'encastrement, d'avertissement du risque de collision ou de perte d'attention du conducteur et de détection de dérive de la trajectoire. La généralisation de ces équipements contribuera à la réduction des accidents.

Je formule le vœu que nous puissions, avec la commission de la Mobilité, trouver des solutions pour répondre à l'objectif ambitieux du gouvernement de diminution des blessés graves et des tués sur la route.

02.03 Méliissa Hanus (PS): C'est un enjeu primordial pour la province de Luxembourg. Dans ce territoire rural où l'offre de mobilité est insuffisante, nombreux sont ceux qui recourent à la

béapalée regio's meer ongevallen gebeuren dan in andere en op welk type van wegen de ongevallen zich voordoen. Als er uit de analyses blijkt dat een weg gevaarlijk is, zal men intensiever moeten controleren, flitspalen moeten installeren of de infrastructuur moeten verbeteren.

Ik werk samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie aan oplossingen om recidive te voorkomen. Ik zet meer bepaald in op rijcursussen, in combinatie met versterkte controles om het aantal verkeersovertredingen terug te schroeven.

Er is een risico op bias bij de analyse van de cijfers van een te kleine zone. Soms volstaan enkele zware ongevallen om een vertekend beeld van de verkeersveiligheid te geven. Voorts is er minder verkeer als gevolg van de coronapandemie.

Men moet dus de situaties over meerdere jaren vergelijken.

Voor de bevordering van alternatieve vervoerswijzen is er een hoogwaardige infrastructuur nodig. De aanpassing van de fietspaden aan het groeiend verkeer komt de veiligheid van de fietsers ten goede.

Naar aanleiding van de goedkeuring van de Europese verordening 2019/2144 betreffende de veiligheid van voertuigen zullen er geleidelijk nieuwe veiligheidsvoorzieningen verplicht moeten worden ingevoerd tussen 2022 en 2029. België is betrokken bij het vaststellen van de technische voorschriften ervan.

Bepaalde voorzieningen zullen vanaf 2022 en 2024 verplicht zijn voor vrachtwagens. Nieuwe voertuigen zullen moeten worden uitgerust met beschermingsinrichtingen tegen klemrijden, waarschuwingssystemen voor botsingsgevaar of aandachtsverlies van de bestuurder, en waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook. De wijdverbreide invoering van dergelijke uitrustingen zal bijdragen aan de vermindering van het aantal ongevallen.

Ik hoop dat we samen met de commissie voor Mobiliteit oplossingen kunnen vinden om de ambitieuze doelstelling van de regering om het aantal zwaargewonde en dodelijke verkeersslachtoffers terug te dringen, te verwezenlijken.

02.03 Méliissa Hanus (PS): Voor de provincie Luxemburg is de inzet zeer hoog. In dit landelijke gebied, waar het mobiliteitsaanbod ontoereikend is, nemen velen hun toevlucht tot de auto. Het hoge

voiture. Le nombre d'accidents y est corrélé.

Je vous remercie d'avoir résumé le vaste programme du gouvernement et votre vision, qui, j'espère, seront ancrés dans la réalité.

L'incident est clos.

03 Question de Nathalie Gilson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe kilométrique à Bruxelles" (55010097C)

03.01 Nathalie Gilson (MR): Où en sont les concertations avec les entités fédérées, en particulier avec la Région de Bruxelles-Capitale, au sujet de la taxe kilométrique?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le gouvernement bruxellois tient toujours à instaurer un système de taxation kilométrique "intelligente". Nous analyserons le texte dès que nous le recevrons et nous jugerons sur pièces. Nous avons demandé à la Région de saisir à cet effet le Comité de concertation.

03.03 Nathalie Gilson (MR): On peut regretter les effets d'annonce et les réactions en chaîne qu'ils ont provoqué. Le MR estime que l'effet contraignant de la taxe kilométrique risque de peser sur l'économie bruxelloise.

L'incident est clos.

04 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embouteillage à Gand-Saint-Pierre" (55010127C)

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le 17 octobre, les voyageurs de la gare de Gand-Saint-Pierre n'étaient plus en mesure de maintenir une distance sûre en raison d'une action de Securail. Il est bon que des dénombrements aient lieu afin de maintenir le taux d'occupation des trains sous contrôle, mais l'objectif final est la protection des voyageurs.

Où se situe le dysfonctionnement et quelle leçon en est-elle tirée? Comment veillerons-nous au respect à l'avenir des directives en matière de coronavirus?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis le début de la crise sanitaire, la SNCB met tout en œuvre pour respecter les mesures sanitaires et elle corrige constamment ses

aantal ongevallen hangt daarmee samen.

Ik dank u voor de samenvatting van het uitgebreide regeringsprogramma en van uw beleidsvisie en hoop dat er bij de uitvoering ervan steeds met de realiteit rekening gehouden zal worden.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Nathalie Gilson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kilometerheffing in Brussel" (55010097C)

03.01 Nathalie Gilson (MR): Hoe staat het met het overleg met de deelgebieden over de kilometerheffing, in het bijzonder voor wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De Brusselse regering is nog steeds van plan om een slimme kilometerheffing in te voeren. We zullen ons over de tekst buigen zodra we hem ontvangen hebben en ons op basis van de documenten een oordeel vormen. We hebben het Brussels Gewest verzocht om het dossier aan het Overlegcomité voor te leggen.

03.03 Nathalie Gilson (MR): Men kan de aankondigingspolitiek en de daaruit voortvloeiende kettingreacties betreuren. De MR is van mening dat het beperkende effect van de kilometertaks de Brusselse economie dreigt te impacten.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opstopping van treinreizigers in het station Gent-Sint-Pieters" (55010127C)

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Op 17 oktober konden de reizigers in het station Gent-Sint-Pieters niet langer een veilige afstand bewaren als gevolg van een actie van Securail. Het is een goede zaak dat men door tellingen de bezettingsgraad van de treinen onder controle wil houden, maar het uiteindelijke doel is de bescherming van de reizigers.

Wat is er misgelopen en welke lering wordt daaruit getrokken? Hoe zal men ervoor zorgen dat de geldende coronarichtlijnen in de toekomst wel worden nageleefd?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds het begin van de coronacrisis stelt de NMBS alles in het werk om de gezondheidsmaatregelen na te leven en stuurt ze haar procedure in overleg met

procédures en concertation avec l'autorité de tutelle. La limitation du taux d'occupation et un renforcement *ad hoc* de l'offre de transport occupent une place centrale dans ce cadre. Conformément à l'arrêté royal du 28 juillet, la SNCB mène des dénombrements des voyageurs lorsqu'un fort taux d'occupation est attendu.

Lorsqu'il y a un risque de saturation, la SNCB applique le système "stop-and-go", ce qui signifie que les voyageurs ne sont pas autorisés à monter et doivent prendre un autre train. Il ne s'agit pas d'une action mais d'une procédure qui est normalement appliquée sans problème.

La situation à Gand-Saint-Pierre a été le résultat d'un concours de circonstances. Le risque de saturation s'est présenté dans un laps de temps limité et, qui plus est, trois quais étaient hors service. En outre, plusieurs incidents se sont produits sur la ligne. À la suite d'un acte de désespoir, le trafic ferroviaire entre Gand et Bruges a été interrompu et a dû être dévié, ce qui a entraîné d'importants retards et une grande affluence. En outre, les agents de Securail se sont retrouvés de façon inopinée en capacité limitée en raison des incidents susmentionnés et de la mise en quarantaine brutale d'un certain nombre de membres du personnel.

L'évaluation réalisées par la SNCB a entraîné certaines améliorations, à savoir notamment une coordination en temps réel de la répartition du personnel de Securail sur l'ensemble du réseau. Par ailleurs, des renforts ont été prévus pour les responsables opérationnels de Securail sur le terrain et l'officier de liaison de la police des chemins de fer se verra confier un rôle plus important. Par ailleurs, la SNCB misera sur une amélioration de l'information et de la sensibilisation des voyageurs en vue de mieux répartir ces derniers entre les différents quais.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous devons veiller à organiser le trafic ferroviaire dans de bonnes conditions sanitaires et de sécurité pour inciter les citoyens à reprendre le train. Nous nous félicitons de constater que des enseignements utiles ont pu être tirés de cette situation.

L'incident est clos.

05 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à Bruxelles-Midi" (55010132C)

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Des riverains de la gare du Midi se plaignent de nuisances sonores

de voegdijoverheid continu bij. Het beperken van de bezettingsgraad en een ad-hocversterking van het vervoersaanbod staan daarbij centraal. Overeenkomstig het KB van 28 juli voert de NMBS reizigerstellingen uit wanneer een hoge bezettingsgraad wordt verwacht.

Wanneer er overbezetting dreigt, hanteert de NMBS het stop-and-gosysteem, wat betekent dat de reizigers niet mogen instappen en een andere trein moeten nemen. Het gaat niet om een actie, wel om een procedure, die normaal gezien probleemloos wordt toegepast.

De situatie in Gent-St-Pieters was het gevolg van een samenloop van omstandigheden. Het risico van overbezetting deed zich voor in een beperkte tijdsspanne en bovendien waren er drie perrons buiten dienst. Voorts deden zich verscheidene incidenten voor op de lijn. Door een wanhoopsdaad werd het treinverkeer tussen Gent en Brugge onderbroken en moest het verkeer worden omgeleid, wat tot grote vertragingen en drukte leidde. De personeelscapaciteit van Securail werd bovendien onverwacht beperkt, als gevolg van de voormelde incidenten en omdat een aantal van de personeelsleden plots in quarantaine moest gaan.

De evaluatie door de NMBS leidde tot een aantal verbeteringen, onder meer een realtime coördinatie van het personeel van Securail over het net. Daarnaast komt er een versterking van de operationele verantwoordelijken van Securail op het terrein en krijgt de verbindingsofficier van de spoorwegpolitie een grotere rol. Bovendien zal de NMBS inzetten op een betere informatie en sensibilisering van de reizigers, om in dergelijke situaties voor een betere spreiding over de perrons te kunnen zorgen.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wij moeten ervoor zorgen dat wij het treinverkeer gezond en veilig kunnen organiseren, om de mensen terug op de trein te krijgen. Het is goed dat de nodige lessen worden getrokken uit wat er gebeurde.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geluidsoverlast aan het station Brussel-Zuid" (55010132C)

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Buurtbewoners van het station Brussel-Zuid klagen over

en provenance de l'installation de refroidissement du centre de données.

Quelles mesures la SNCB a-t-elle déjà prises en la matière et lesquelles prévoit-elle de prendre? Des mesures de bruit ont-elles déjà été effectuées? À quelle fin l'installation de refroidissement est-elle utilisée?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a demandé à l'entrepreneur une installation conforme aux normes. L'entrepreneur a dès lors ajouté une isolation supplémentaire et de meilleurs atténuateurs de vibrations. Les mesures de bruit ont montré que les machines de refroidissement n'étaient pas conformes au cahier des charges. La situation est désormais meilleure, mais un suivi du problème est assuré.

05.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): J'espère que la SNCB et Infrabel maintiendront le dialogue à ce sujet avec les riverains. Les citoyens peuvent souvent se montrer très compréhensifs s'il leur est expliqué pourquoi un problème ne peut être solutionné tout de suite.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La date de validité du Railpass gratuit" (55010329C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de la validité du Railpass gratuit" (55010605C)
- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Hello Belgium Railpass durant ce nouveau confinement" (55010616C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La durée de validité du Hello Belgium Railpass" (55011279C)

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le Railpass gratuit peut être utilisé jusqu'à fin mars 2021. Deux semaines après l'entrée en vigueur de celui-ci, le gouvernement a notamment décidé de fermer temporairement les principaux pôles d'attraction touristiques, et encore deux semaines plus tard, la liberté de se déplacer a été limitée à son tour.

Le ministre envisage-t-il, à la lumière de l'inutilité actuelle du Railpass par rapport à l'objectif visé, qui était de renforcer le tourisme, de prolonger la durée de validité du Railpass? Dans la négative, comment la SNCB évitera-t-elle dans ce cas que les trains et les quais soient surpeuplés?

geluidsoverlast van de koelinstallatie van het datacenterum.

Welke maatregelen heeft de NMBS ter zake al genomen en welke zijn er gepland? Werden er geluidsmetingen uitgevoerd? Waarvoor wordt de koelinstallatie gebruikt?

05.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS heeft aan de aannemer gevraagd om zijn installatie conform de normen te maken. De aannemer heeft daarop extra isolatie en betere trillingsdempers aangebracht. De geluidsmetingen hebben aangetoond dat de koelmachines niet conform waren met het lastenboek. De toestand is nu verbeterd, maar de problematiek wordt wel verder opgevolgd.

05.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat de NMBS en Infrabel hierover in dialoog met de buurtbewoners blijven. Mensen zijn vaak heel begripvol als uitgelegd wordt waarom een probleem niet direct opgelost kan worden.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uiterste geldigheidsdatum van de gratis Railpass" (55010329C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de gratis Railpass" (55010605C)
- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Hello Belgium Railpass tijdens de nieuwe lockdown" (55010616C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheidsduur van de Hello Belgium Railpass" (55011279C)

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De gratis Railpass kan worden gebruikt tot eind maart 2021. Twee weken na de inwerkingtreding ervan besliste de regering onder meer om de voornaamste toeristische attractiepolen tijdelijk te sluiten. Nog eens twee weken later werd ook de verplaatsingsvrijheid ingeperkt.

Overweegt de minister, in het licht van de huidige nutteloosheid ten aanzien van het beoogde doel – de versterking van het toerisme –, de duurtijd van de Railpass te verlengen? Indien niet, hoe zal de NMBS dan vermijden dat er in een latere fase een overconcentratie zou komen op de treinen en de perrons?

06.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Le *Hello Belgium Railpass* rencontre un franc succès. Le 12 novembre, le bourgmestre d'Ostende s'était insurgé contre la présence de nombreux voyageurs d'un jour à la côte, et avait sollicité la suspension du Railpass pendant le confinement partiel. À l'approche des fêtes de fin d'année, il est probable que des usagers utilisent le pass pour visiter certaines de nos villes. Je pense, contrairement à la N-VA, que dans les moments difficiles que nous vivons, il importe de laisser intacte cette invitation au voyage, dans le respect des gestes barrières.

Maintiendrez-vous le système durant les prochaines semaines et les vacances de Noël? Est-il envisageable de prolonger la durée de validité du produit au-delà du 31 mars 2021?

06.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): M. Roggeman s'est apparemment converti au Railpass. Voilà en tout cas un pas dans la bonne direction.

(En français) Le *Hello Belgium Railpass* rencontre un franc succès. Un Belge sur trois recourt à cette possibilité de voyager en train une fois par mois (aller-retour) dans notre beau pays, et d'ainsi découvrir ou redécouvrir ce moyen de transport.

(En néerlandais) En ce qui concerne l'éventuelle prolongation de la durée de validité, la situation est aujourd'hui différente qu'au printemps, parce que les déplacements sont encore possibles.

(En français) C'est une volonté du Comité de concertation de permettre aux citoyens, de concert avec le télétravail et les gestes barrières, de circuler et prendre l'air, mais prudemment.

(En néerlandais) La SNCB a, en outre, maintenu une offre maximale jusqu'à l'annonce des dernières mesures et elle l'a ensuite légèrement adaptée pour tenir compte du nouveau contexte.

(En français) Il s'agit notamment de rajouter des trains pour la côte, d'instaurer le système du *stop and go*. C'était prévu par l'arrêté royal instaurant le "*Hello Belgium Railpass*". Les conditions de son utilisation indiquent qu'il n'est possible en semaine qu'après 9 heures pour limiter l'interférence avec le pic matinal.

Combiner à cette mesure la limitation à deux trajets

06.02 Sophie Rohonyi (DéFI): De *Hello Belgium Railpass* is een groot succes. Op 12 november trok de burgemeester van Oostende van leer tegen de massale aanwezigheid van dagjestoeristen aan de kust, en vroeg hij om het gebruik van de Railpass tijdens de gedeeltelijke lockdown op te schorten. Nu de eindejaarsfeesten naderen zullen mensen de rittenkaart waarschijnlijk gebruiken om sommige van onze steden te bezoeken. In tegenstelling tot de N-VA denk ik dat het, in de moeilijke tijd die we nu doormaken, belangrijk is om deze uitnodiging om te reizen te handhaven, voor zover de sanitaire veiligheidsmaatregelen nageleefd worden.

Zult u het systeem van de Railpass de komende weken en in de kerstvakantie behouden? Kan de geldigheid van deze pas verlengd worden na 31 maart 2021?

06.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De heer Roggeman is blijkbaar een verdediger van de Railpass geworden. Dat is alvast een stap in de goede richting.

(Frans) De *Hello Belgium Railpass* is een groot succes. Een Belg op drie maakt gebruik van deze mogelijkheid om eenmaal per maand (heen en terug) een treinreis te maken in ons mooie land en om het reizen met de trein aldus te ontdekken of te herontdekken.

(Nederlands) Wat betreft de eventuele verlenging van de geldigheidsperiode, verschilt de situatie van vandaag met die van het voorjaar, omdat verplaatsingen alsnog mogelijk zijn.

(Frans) Het Overlegcomité vraagt dat de burgers telewerken en de gezondheidsmaatregelen in acht nemen, maar staat hen ook toe zich te verplaatsen en een frisse neus te halen, zij het steeds op een veilige manier.

(Nederlands) Bovendien heeft de NMBS een maximaal aanbod behouden tot de aankondiging van de laatste maatregelen en ze heeft dat aanbod vervolgens licht aangepast om rekening te houden met de nieuwe context.

(Frans) De NMBS heeft meer treinen naar de kust ingelegd en heeft een stop-and-gosysteem ingevoerd. Dat was voorzien in het koninklijk besluit waarmee de *Hello Belgium Railpass* ingevoerd werd. In de gebruiksvoorwaarden van die rittenkaart staat dat ze op weekdays pas na 9 uur gebruikt mag worden om de overlap met de ochtendspits te beperken.

Als het aantal ritten per maand dan nog beperkt

par mois restreint les risques de sur-occupation en semaine. La SNCB renforce aussi les compositions de 124 trains par jour le week-end, et, si nécessaire, propose des trains supplémentaires. Cette offre se compose respectivement de 25 et de 18 trains par jour de week-end sur les relations Namur-Bruxelles et le trajet Louvain-Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende.

Il n'y a eu que très peu de trains connaissant une occupation de plus de 100 % le week-end, et pour des raisons extérieures au Railpass gratuit.

Il est impossible de prolonger la durée de validité du Railpass, l'arrêté du 28 juillet 2020 précisant que celle-ci n'est pas prolongée en cas de pandémie, de travaux à l'infrastructure ou de grèves. Les modalités restent donc identiques jusque fin mars.

(En néerlandais) Il n'y a donc à ce stade aucune raison de prolonger la durée de validité. Une telle prolongation s'avérerait en outre excessivement complexe.

(En français) Comme annoncé dans ma note d'orientation politique, l'opération *Hello Belgium* sera évaluée avec la SNCB et la possibilité de la reproduire sera envisagée. Les modalités restent à définir et rien n'est décidé.

Nous verrons ce qui est possible, en fonction des conditions épidémiologiques. Ceux qui ont mis en place le Railpass ne pouvaient pas prévoir la deuxième vague.

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre m'a félicité trop vite, car je suis encore toujours opposé à ce Railpass. Celui-ci n'est en effet pas une façon efficace de disposer de l'argent public. Je le pense encore davantage après cette réponse.

La validité n'est pas prolongée, empêchant définitivement au quart des trajets de remplir leur fonction de soutien au tourisme. Nous n'avons en effet pas vu venir la seconde vague, mais nous en connaissons par contre aujourd'hui les conséquences. Il est tout de même logique d'ajuster les mesures déjà prises en fonction de cette évolution. Le ministre doit prolonger la validité, sous peine d'attirer les citoyens uniquement vers les trains en pleine pandémie, avec tous les risques sanitaires que cela implique et sans effet bénéfique pour notre économie.

06.05 Sophie Rohonyi (DéFI): Les confinements ont engendré un changement de mentalités et

wordt tot twee, is het risico op overvolle treinen op weekdays beperkt. In het weekend zorgt de NMBS bovendien dagelijks voor een versterkte samenstelling van 124 treinen. Indien nodig worden er ook extra treinen ingelegd. Het gaat dan over respectievelijk 25 en 18 treinen per weekenddag op de verbindingen Namen-Brussel en het traject Leuven-Brussel-Gent-Brugge-Oostende.

Het aantal treinen in het weekend met een bezettingsgraad van meer dan 100 % was miniem. Bovendien had dat niets te maken met de gratis rittenkaart.

De geldigheidsduur van de rittenkaart kan niet verlengd worden. In het besluit van 28 juli 2020 staat namelijk dat de kaart niet verlengd wordt in geval van een pandemie, infrastructuurwerken of een staking. Tot eind maart blijven de modaliteiten dus onveranderd.

(Nederlands) In dit stadium is er dan ook geen enkele reden om de duurtijd te verlengen. Dat zou trouwens een uiterst complexe zaak zijn.

(Frans) Zoals aangekondigd in mijn beleidsnota zal men het Hello Belgium-initiatief in samenspraak met de NMBS evalueren en de mogelijkheid overwegen om het te herhalen. De modaliteiten moeten nog vastgelegd worden en er is nog niets beslist.

We zullen in functie van de epidemiologische toestand bekijken wat mogelijk is. Diegenen die de gratis Railpass uitgerold hebben, konden de tweede golf niet voorzien.

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): De minister heeft mij te snel gefeliciteerd, want ik ben nog steeds tegen die Railpass. Dit is immers geen efficiënte manier om met overheidsgeld om te springen. Na dit antwoord vind ik dat des te meer.

De geldigheid wordt niet verlengd, waardoor een kwart van de ritten op geen enkele manier kan tegemoetkomen aan de doelstelling om het toerisme te ondersteunen. We hebben inderdaad de tweede golf niet zien aankomen, maar kennen vandaag wel de consequenties. Het is toch logisch om genomen maatregelen daaraan aan te passen. De minister moet de geldigheid verlengen, anders lokt hij in coronatijden mensen enkel naar de trein, met alle gezondheidsrisico's van dien en zonder gunstig effect voor onze economie.

06.05 Sophie Rohonyi (DéFI): De lockdowns hebben een mentaliteits- en gedragswijziging

d'habitudes. Tant mieux si le Railpass peut y contribuer. Les déplacements à l'étranger sont fortement déconseillés et les citoyens ont besoin de changer d'air en cette période anxiogène.

Je me réjouis de votre intention de maintenir le Railpass, mais il aurait pu être prolongé pour soutenir le tourisme, qui en aura également besoin après le déconfinement. Si l'évaluation est positive, vous pourriez adopter un autre arrêté royal que votre prédécesseur.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Hamont" (55010346C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (55010378C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le choix du matériel utilisé sur la liaison Anvers-Hamont" (55010622C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55011247C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Le plan de transport de la SNCB indique qu'à la mi-2021, le train de pointe Bruxelles-Mol sera prolongé jusqu'à Neerpelt. Il est également question d'une prolongation jusqu'à Hamont, mais les quais et les voies doivent préalablement être aménagés à cet effet.

Quel crédit accorder à ces projets? Le calendrier des travaux d'électrification de la ligne Mol-Hamont est-il respecté et la prolongation jusqu'à Neerpelt sera-t-elle effectivement une réalité en juin 2021?

07.02 Kris Verduyckt (sp.a): Entre-temps, le chantier de la prolongation jusqu'à Neerpelt enregistre déjà six mois de retard. Votre prédécesseur avait imputé ce retard à la crise du coronavirus.

Est-il exact que la présence d'un aiguillage trop près de la gare empêche la prolongation jusqu'à Hamont? Le ministre précédent souhaitait vérifier si le train de pointe n'effectuait pas trop d'arrêts. Quelles sont les intentions du nouveau ministre?

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Actuellement, le train Anvers-Hamont est scindé à Mol. Le plan de transport prévoit un train direct

teweeggebracht. Als de Railpass daartoe kan bijdragen, des te beter. Verplaatsingen naar het buitenland worden sterk afgeraden en de burgers hebben er nood aan om er in deze bange tijden even tussenuit te kunnen.

Ik verheug me over uw intentie om de Railpass te behouden, maar men had hem kunnen verlengen om het toerisme te ondersteunen. Die sector zal daar immers ook nood aan hebben na de opheffing van de lockdownmaatregelen. Als uw evaluatie positief is, zult u een ander koninklijk besluit kunnen uitvaardigen dan uw voorganger.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hamont" (55010346C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont" (55010378C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De materieelkeuze op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55010622C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55011247C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Het vervoersplan van de NMBS geeft aan dat de piekurtrein Brussel-Mol midden 2021 zal worden verlengd tot Neerpelt. Er is ook sprake van een verlenging tot Hamont, maar daarvoor moeten de perrons en de sporen eerst worden aangepast.

Hoe concreet zijn deze plannen? Zitten de elektrificatiewerken op het traject Mol-Hamont op schema en zal de verlenging tot Neerpelt effectief in juni 2021 gerealiseerd zijn?

07.02 Kris Verduyckt (sp.a): De werken voor de verlenging tot Neerpelt hebben ondertussen al een half jaar vertraging opgelopen. De vorige minister weet die vertraging aan corona.

Klopt het dat de verlenging tot Hamont niet mogelijk is omdat een wissel te dichtbij het station ligt? De vorige minister wilde nagaan of de piekurtrein niet in te veel stations stopte. Wat zijn de intenties van de huidige minister?

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Op dit ogenblik wordt de trein Antwerpen-Hamont gesplitst in Mol. In het vervoersplan staat dat er een

Anvers-Hamont et Mol-Hasselt, ce qui est une bonne nouvelle. La question est de savoir quel matériel roulant sera utilisé sur cette liaison Hamont-Anvers. Le voyageur de la Campine souhaite du matériel fiable et moderne.

Le ministre peut-il donner davantage de précisions? Comment le problème dû à l'infrastructure limitée à Hamont sera-t-il résolu? Accordera-t-on la priorité à cette gare dans la liste des investissements?

07.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Quand la nouvelle liaison sera-t-elle mise en service? Quand l'électrification sera-t-elle achevée?

La réalisation d'une liaison ferroviaire transfrontalière supplémentaire afin de relier Anvers et Eindhoven serait assez simple. La SNCB a bouclé une analyse de potentiel en novembre.

Que pense le ministre d'une liaison transfrontalière de ce type entre Hamont et Weert? Quel est le potentiel de cet investissement?

07.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La réponse fournie le 1^{er} juillet 2020 par mon prédécesseur à propos de la liaison Bruxelles-Mol-Neerpelt reste d'actualité. Après l'arrêt temporaire des travaux à la suite de la crise du coronavirus, le chantier a pu reprendre à la fin mai. Ces retards nécessiteront la poursuite des travaux au début de 2021. La mise en service reste prévue pour juin 2021. Les travaux d'électrification ont enregistré des retards et dureront jusqu'à la mi-2021. Le déplacement de l'aiguillage est prévu lors de la mise en service de l'électrification de la liaison Mol-Hamont.

À terme, la SNCB a l'intention de prévoir aussi une halte à Hamont, ce qui est encore impossible aujourd'hui parce que la longueur des quais n'est pas suffisante et parce que sur place le nombre de voies n'est pas suffisant non plus. Des plans concrets n'ont pas encore été ébauchés en ce qui concerne le matériel qui sera mis en service et une décision définitive n'a pas encore été prise à cet égard. En outre, la possibilité de continuer à faire en sorte que les trains de pointe fassent halte à Kessel en Bouwel est étudiée.

Le 1^{er} octobre, la SNCB a clarifié cette question à l'occasion de sa tournée d'information pour la province de Limbourg. Ces tournées d'information sont une bonne façon de faciliter le dialogue entre la SNCB et les pouvoirs locaux.

rechtstreekse trein Antwerpen-Hamont en Mol-Hasselt komt, wat een goede zaak is. De vraag is met welk materieel er op die verbinding Hamont-Antwerpen gereden zal worden. De Kempense reiziger snakt naar betrouwbaar en modern materieel.

Kan de minister meer duidelijkheid geven? Hoe zal het probleem van de beperkte infrastructuur in Hamont verholpen worden? Zal het station van Hamont prioriteit krijgen in de investeringslijst?

07.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Wanneer zal de nieuwe verbinding in gebruik genomen worden? Wanneer zal de elektrificatie voltooid zijn?

Er zou vrij eenvoudig een extra grensoverschrijdende spoorverbinding tussen België en Nederland gerealiseerd kunnen worden, zodat Antwerpen en Eindhoven met elkaar verbonden worden. De NMBS heeft een potentieelstudie afgerond in november.

Hoe staat de minister tegenover zo een grensoverschrijdende verbinding tussen Hamont en Weert? Wat is het potentieel van deze investering?

07.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het antwoord van mijn voorganger van 1 juli 2020 over de verbinding Brussel-Mol-Neerpelt is nog steeds van toepassing. De werken konden eind mei hervat worden na het tijdelijk stopzetten ervan door de coronacrisis. Door deze vertraging zullen er begin 2021 nog werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. De ingebruikname is nog steeds gepland voor juni 2021. De elektrificatiewerken hebben vertraging opgelopen en zullen tot midden 2021 aanslepen. De verplaatsing van de wissel is gepland bij de ingebruikname van de elektrificatie Mol-Hamont.

Op termijn wil de NMBS de treinen ook in Hamont laten stoppen, wat nu nog niet mogelijk is door de te korte perrons en het gebrek aan sporen ter plekke. Er zijn nog geen concrete plannen noch een definitieve beslissing over het materieel dat zal worden ingezet. Er wordt daarnaast bekeken of de piekurentreinen zullen blijven stoppen in Kessel en Bouwel.

Op 1 oktober heeft de NMBS de kwestie verduidelijkt tijdens haar roadshow voor de provincie Limburg. Die roadshows zijn een goede manier om de dialoog tussen de NMBS en de lokale besturen te faciliteren.

Pour ce qui est de la liaison ferroviaire Hamont-Weert, la SNCB planche sur un *business case* qu'elle me soumettra. Ensuite, j'aborderai ce dossier avec mon homologue néerlandais.

Inzake de treinverbinding Hamont-Weert werkt de NMBS aan een businesscase die ze mij zal voorleggen. Daarop zal ik het dossier bespreken met mijn Nederlandse collega.

07.06 Wouter Raskin (N-VA): Je préconise de miser sur la gare de Hamont en tant que noeud de mobilité et afin d'utiliser les moyens Boost-12 pour rehausser les quais et augmenter le nombre de voies. Le Limbourg est le cœur de l'Euregio depuis laquelle nous pouvons poursuivre notre voyage en train vers les Pays-Bas et l'Allemagne. De plus, cela pourrait être une jolie amorce de l'activation du Rhin de Fer.

07.06 Wouter Raskin (N-VA): Ik pleit ervoor om in te zetten op het station van Hamont als mobiliteitsknooppunt en om de Boost-12-middelen te gebruiken om de perrons te verhogen en het aantal sporen op te drijven. Limburg is het hart van de Euregio, van waaruit wij kunnen doorsporen naar Nederland en Duitsland. Het zou bovendien een mooie aanzet kunnen zijn voor het activeren van de IJzeren Rijn.

07.07 Kris Verduyckt (sp.a): La longueur des quais à Hamont ne devrait pas poser de problèmes. Il y a encore des trains à bord desquels on avertit les passagers qu'ils ne pourront pas descendre de tous les wagons. J'espère que cette fois, on optera pour du matériel moderne à souhait. Grâce à la liaison avec Weert, nous créons également des liaisons vers Eindhoven, Venlo, Düsseldorf et Monchengladbach et ainsi ensuite vers l'Italie, l'Autriche et le reste de l'Allemagne. Les Pays-Bas ont toujours fait obstacle à ce projet mais c'est peut-être aujourd'hui le moment d'emprunter une autre direction.

07.07 Kris Verduyckt (sp.a): Dat de perrons in Hamont te kort zouden zijn, mag toch geen probleem zijn. Er zijn nog treinen waarop wordt omgeroepen dat men niet uit alle rijtuigen kan uitstappen. Ik hoop dat er ditmaal volop voor modern materieel gekozen wordt. Door die verbinding met Weert creëren we ook een connectie met Eindhoven, Venlo, Düsseldorf en Mönchengladbach en zo verder naar Italië, Oostenrijk en de rest van Duitsland. Nederland heeft dat project altijd tegengehouden, maar nu is er misschien wel een momentum om een andere richting uit te gaan.

07.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Malheureusement, le ministre n'a pas pu fournir énormément d'informations concrètes. J'espère d'ores et déjà qu'on investira dans du matériel moderne et dans la rénovation de la gare de Hamont.

07.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Helaas kon de minister niet veel concrete informatie kwijt. Ik hoop alvast dat er ingezet wordt op modern materieel en op de renovatie van het station van Hamont.

07.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est réjouissant de voir le ministre s'asseoir à la table avec son homologue néerlandais. Mais il faudra encore investir dans la gare de Hamont et accélérer l'extension de la ligne jusqu'à cette gare avant de pouvoir créer une nouvelle liaison transfrontalière.

07.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Het doet mij plezier dat de minister rond de tafel gaat zitten met zijn Nederlandse collega. Voor een nieuwe grensoverschrijdende verbinding moet er wel nog geïnvesteerd worden in het station van Hamont en moet de verlenging van de trein tot Hamont bespoedigd worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La seconde vague de COVID-19 et son impact sur le personnel de la SNCB, la capacité et les voyageurs" (55010146C)

08 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tweede coronagolf en de impact ervan op het NMBS-personeel, de capaciteit en de reizigers" (55010146C)

08.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le 20 octobre, le ministre s'est concerté avec ses homologues régionaux afin d'évaluer la situation des usagers du rail et de garantir leur sécurité.

08.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Op 20 oktober heeft de minster overlegd met zijn gewestelijke collega-ministers om de situatie voor de treinreizigers te evalueren en hun veiligheid te garanderen.

Quels accords conclus lors de cette rencontre sont-ils toujours pertinents? Quelle a été l'incidence de la deuxième vague du coronavirus sur l'occupation des trains, le risque sanitaire pour les usagers et le nombre de contaminations parmi le personnel? Des mesures supplémentaires sont-elles encore prévues?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Une étude internationale menée par l'organisation professionnelle internationale des transports en commun a révélé que le risque de contamination dans les transports en commun était minime.

Entre le 16 et le 20 novembre, le taux d'occupation moyen des trains aux heures de pointe oscillait entre 20 % et 23 %. Sur plus de 11 000 trains, seulement 0,53 % affichaient un taux d'occupation supérieur à 80 %. Durant la crise du coronavirus actuelle, l'occupation maximale n'est atteinte qu'à partir du moment où toutes les places assises sont occupées.

La SNCB applique scrupuleusement l'ensemble des directives et décisions prises par l'État fédéral en matière de lutte contre le coronavirus vis-à-vis tant de son personnel que de ses voyageurs. Ces mesures sont mentionnées sur le site internet de la SNCB.

La SNCB n'a pas accepté toutes les propositions parlementaires, mais elle a toujours exposé sa position de façon circonstanciée. J'ai récemment demandé que la communication vis-à-vis des voyageurs soit améliorée, tant par le biais des haut-parleurs que sur les écrans d'information.

(*En français*) J'ai demandé à la SNCB d'utiliser ses panneaux d'information et de publicité et ses messages sonores pour communiquer les façons d'éviter la contagion par le coronavirus. La SNCB est partie prenante des efforts collectifs contre la pandémie.

08.03 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): La référence du ministre au risque sanitaire limité dans les transports en commun et aux efforts constants de la SNCB dans ce domaine est en tout cas une bonne chose.

L'incident est clos.

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs par la SNCB pendant la période du

Welke afspraken van die ontmoeting zijn nog steeds relevant? Welke impact had de tweede coronagolf op de bezetting van de treinen, het gezondheidsrisico voor de reizigers en het aantal besmettingen bij het personeel? Zijn er nog extra maatregelen gepland?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het besmettingsrisico op het openbaar vervoer blijkt miniem te zijn volgens een internationale studie van de internationale brancheorganisatie van het openbaar vervoer.

Van 16 tot 20 november bedroeg de gemiddelde bezettingsgraad van de treinen tijdens de spitsuren 20 % à 23 %. Op meer dan 11.000 treinen had slechts 0,53 % een bezetting van meer dan 80 %. Tijdens de huidige coronacrisis is er pas maximale bezetting wanneer alle zitplaatsen zijn ingenomen.

De NMBS implementeert nauwgezet alle richtlijnen en beslissingen van de federale overheid inzake de bestrijding van het coronavirus, zowel jegens haar personeel als jegens haar reizigers. Die maatregelen staan vermeld op de NMBS-website.

De NMBS heeft niet alle parlementaire voorstellen aanvaard, maar wel steeds omstandig haar positie uitgelegd. Ik heb onlangs om een betere communicatie aan de reiziger gevraagd, zowel via de luidsprekers als via informatieschermen.

(*Frans*) Ik heb de NMBS gevraagd om de infoborden, de reclamepanelen en het omroepsysteem te gebruiken om de reizigers advies te geven over de risico's en de manieren om een besmetting met het coronavirus te voorkomen. De NMBS is betrokken bij de gezamenlijke inspanningen die geleverd worden in de strijd tegen de pandemie.

08.03 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): De verwijzing van de minister naar het beperkte gezondheidsrisico van het openbaar vervoer en naar de blijvende inspanningen ter zake van de NMBS is alvast een goede zaak.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS tijdens de coronaperiode"

coronavirus" (55010409C)

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le comptage annuel des voyageurs de la SNCB effectué en octobre est utilisé comme document stratégique.

Les chiffres de cette année peuvent-ils servir pour la politique future? Le ministre estime-t-il que le comptage des voyageurs peut rester, à moyen terme, l'instrument d'enregistrement de l'utilisation des gares et des arrêts? On observe en effet une marge d'erreur. Existe-t-il des méthodes alternatives? Je songe par exemple à un enregistrement sur la base de la vente de titres de transport. La SNCB a-t-elle déjà consacré une étude à des méthodes alternatives et, dans l'affirmative, quel en a été le résultat?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les comptages d'octobre sont représentatifs dans le cadre du contexte actuel, mais on sait que les circonstances ne sont pas normales.

Il ne fait aucun doute que les voyageurs reprendront le train à long terme. La pandémie actuelle et les mesures dont elle s'accompagne ont des conséquences pour l'occupation des trains. Les comptages de 2020 sont notamment utiles pour mesurer l'effet du télétravail sur les flux de voyageurs.

Différentes méthodes de comptage des voyageurs sont envisagées, chacune étant soumise à une évaluation en termes de fiabilité, de facilité d'utilisation et de coûts potentiels. Ainsi, la SNCB fait usage de compteurs électroniques automatiques dans certaines grandes gares et il est tenu compte des données des portiques à la gare de Brussels Airport.

À ce stade, les comptages manuels semblent le compromis idéal entre qualité et prix. Des méthodes plus modernes viendront les compléter graduellement au cours des prochaines années et nous songeons effectivement, à cet égard, aux chiffres ayant trait aux ventes et à l'enregistrement des titres de transport.

09.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Conformément à sa note de politique générale, le ministre ambitionne d'étoffer l'offre ferroviaire, mais il importe dans ce cas de quantifier également les besoins en matière de transport. Des données précises sont indispensables pour ce faire. J'attends avec intérêt la mise en service d'instruments de mesure complémentaires.

L'incident est clos.

(55010409C)

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De jaarlijkse reizigerstelling van de NMBS in oktober wordt als beleidsdocument gehanteerd.

Zijn de cijfers van dit jaar bruikbaar voor het toekomstige beleid? Meent de minister dat de reizigerstelling op middellange termijn het registratie-instrument kan blijven voor de benutting van stations en stopplaatsen? Er is immers een foutmarge. Zijn er alternatieven? Ik denk dan bijvoorbeeld aan een registratie aan de hand van de verkoop van vervoerbewijzen? Heeft de NMBS al alternatieven onderzocht en met welk resultaat?

09.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De tellingen van oktober zijn representatief binnen de huidige context, maar de omstandigheden zijn, zoals bekend, niet normaal.

Op lange termijn zullen de reizigers ongetwijfeld naar de trein terugkeren. De huidige pandemie en de daarmee samenhangende maatregelen hebben gevolgen voor de treinbezetting. De tellingen van 2020 zijn onder meer nuttig om het effect van telewerk op de reizigersstromen te meten.

Er worden verschillende methoden overwogen om reizigers te tellen, waarbij de betrouwbaarheid, het gebruiksgemak en de potentiële kosten worden beoordeeld. Zo maakt de NMBS in een aantal grote stations gebruik van elektronische telautomaten en wordt er rekening gehouden met de gegevens van de poortjes in het station Brussels Airport.

In dit stadium lijken manuele tellingen het beste compromis tussen kwaliteit en prijs. De komende jaren zullen ze geleidelijk worden aangevuld met modernere methodes, waarbij inderdaad wordt gedacht aan de cijfers betreffende de verkoop en registratie van vervoerbewijzen.

09.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister heeft conform zijn beleidsnota de ambitie om het spooraanbod op te drijven, maar dan moeten ook de vervoersnoden bekend zijn. Daartoe is er nood aan accurate gegevens. Ik kijk alvast uit naar de ingebruikname van aanvullende meetinstrumenten.

Het incident is gesloten.

10 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire d'Oudegem" (55010410C)

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): La Région flamande dispose d'un plan pour la revalorisation de la Dendre pour la navigation intérieure, mais il faut pour cela rehausser et élargir le pont sur la Dendre de la ligne ferroviaire 53. Un passage à niveau très fréquenté se trouve à proximité de ce pont. Selon Infrabel, il s'agit de l'un des passages à niveau les plus dangereux du pays.

Une concertation entre Infrabel et la *Vlaamse Waterweg*, l'autorité qui gère les cours d'eau en Flandre au sujet d'une adaptation de ce passage à niveau et du pont sur la Dendre a-t-elle déjà eu lieu? Le ministre envisage-t-il la construction d'une voie ferroviaire surélevée avec le pont sur la Dendre correspondant? Infrabel étudie-t-elle des solutions alternatives? A-t-elle reçu l'étude évoquée par l'ex-ministre Bellot en commission du 23 octobre 2019?

Président: Jef Van den Bergh

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La *Vlaamse Waterweg* a fait savoir à Infrabel que le rehaussement du pont était une option intéressante, mais qu'il fallait encore l'étudier du point de vue budgétaire.

Il est question de répartir les frais d'investissement entre Infrabel, l'Agentschap Wegen en Verkeer et *De Vlaamse Waterweg*. Infrabel est disposée à collaborer à une étude de faisabilité. En outre, il n'y a pas beaucoup d'autres possibilités que de rehausser le pont, selon elle. Toutefois, il n'existe encore aucune ébauche ni aucune étude précise concernant la surélévation du pont.

10.03 Tomas Roggeman (N-VA): À terme, Infrabel souhaite supprimer tous les passages à niveau. Dans ce cadre, j'ai toutefois parfois l'impression que l'on ne se focalise pas en priorité sur les passages à niveau les plus dangereux mais sur ceux qu'il est plus aisé de supprimer. Ce dossier montre une fois de plus qu'il faut s'armer de beaucoup de patience avant de voir une quelconque avancée. Je suis ravi qu'Infrabel soit ouverte à la concertation et je conviens qu'il n'y a pas pléthore d'autres solutions. Il s'agit maintenant de passer à l'action.

L'incident est clos.

11 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets européens

10 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug in Oudegem" (55010410C)

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het Vlaams Gewest heeft plannen voor de opwaardering van de Dender voor de binnenscheepvaart, maar dan moet de Denderbrug op de spoorlijn 53 verhoogd en verbreed worden. In de nabijheid van deze brug ligt een zeer drukke overweg. Volgens Infrabel is het een van de meest gevaarlijke overwegen van het land.

Heeft er al overleg plaatsgevonden tussen Infrabel en De Vlaamse Waterweg over een aanpassing van die overweg en van de Denderbrug? Overweegt de minister de constructie van een opgehoogde spoorweg en aansluitende Denderbrug? Bestudeert Infrabel alternatieve oplossingen? Heeft Infrabel de studie ontvangen waarover toenmalig minister Bellot het in de commissie van 23 oktober 2019 had?

Voorzitter: Jef Van den Bergh

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De Vlaamse Waterweg heeft Infrabel laten weten dat de ophoging van de brug interessant is, maar dat een en ander op budgettair vlak nog moet worden bekeken.

Er is sprake van gedeelde investeringskosten tussen Infrabel, het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg. Infrabel is bereid om mee te werken aan een haalbaarheidsstudie en ziet bovendien niet veel andere mogelijkheden dan de verhoging van de brug. Er bestaan wel nog geen concrete plannen of studies over de ophoging van de brug.

10.03 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel wil op termijn van alle overwegen af, maar ik krijg soms de indruk dat men daarbij niet prioritair mikt op de gevaarlijkste overwegen, maar eerder op de overwegen die men het makkelijkste kan afschaffen. In dit dossier blijkt nogmaals dat het erg lang duurt vooraleer er iets beweegt. Ik ben blij dat Infrabel open staat voor overleg en ik ben het ermee eens dat er weinig alternatieven zijn. Nu komt het aan op actie.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Europese plannen voor

d'augmentation des liaisons ferroviaires internationales" (55010450C)

Président: Jean-Marc Delizée

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le ministre allemand de la Mobilité souhaite que son pays participe activement au développement d'un réseau ferroviaire transeuropéen. Quel est l'accueil réservé à ce projet par les autres États membres? Quelles sont à présent les étapes suivantes?

Une coalition en faveur du trafic ferroviaire international dans laquelle 25 pays européens dont la Belgique se sont engagés a été constituée à l'instigation des Pays-Bas. Quelles seront les prochaines initiatives de cette coalition?

La Commission européenne souhaite que 2021 soit l'année européenne du rail. Quelles seront les initiatives développées par la Commission dans ce cadre? A-t-on déjà réfléchi à la contribution de la Belgique?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le 21 septembre 2020, lors d'une réunion des ministres de la Mobilité, l'Allemagne a présenté son projet de développement de liaisons internationales en Europe, le Trans-Europ Express (TEE) 2.0, avec un renforcement de liaisons directes le jour et le retour de certaines liaisons de nuit.

Cette initiative s'inscrit dans la volonté européenne d'encourager le retour des liaisons ferroviaires longue distance. À la suite de l'engagement de plusieurs pays dans une *coalition of the willing*, l'international rail passenger platform a été créée. Un processus de consultation est en cours. Il permettra aux États membres de se prononcer sur le projet TEE 2.0. Lors de la première réunion de la plateforme, le 30 septembre, quatre sous-groupes de travail auxquels la Belgique participe ont été créés. Ils se sont réunis pour la première fois fin novembre.

Deux nouvelles réunions de la plateforme sont prévues, l'une en décembre 2020 et l'autre en janvier 2021. Au travers de programmes tels que le *Green Deal*, la Connecting Europe Facility et la Recovery and Resilience Facility, la Commission européenne espère encourager les investissements écologiques et une utilisation optimale de la capacité du rail, mais aussi stimuler l'amélioration de l'expérience client et les leviers pour un bon fonctionnement du transport international de voyageurs.

meer internationale treinverbindingen" (55010450C)

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Duitse minister van Mobiliteit wil dat Duitsland een actieve rol speelt bij het uittekenen van een trans-Europees treinnet. Hoe wordt dat plan onthaald door de andere lidstaten? Wat zijn nu de volgende stappen?

Op voorzet van Nederland werd een coalitie voor het internationale treinverkeer gevormd, waarin 25 Europese landen, waaronder België, zich engageren. Wat zijn de eerstkomende initiatieven van deze coalitie?

De Europese Commissie wil van 2021 het Europese jaar van het spoor te maken. Welke initiatieven zal de Commissie nemen? Werd er al bekeken wat ons land kan doen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Op 21 september stelde Duitsland tijdens een bijeenkomst van de ministers van Mobiliteit zijn plan voor de ontwikkeling van internationale verbindingen in Europa voor, de Trans-Europa Express (TEE) 2.0, met versterkte rechtstreekse verbindingen overdag en de terugkeer van bepaalde nachtverbindingen.

Dat initiatief kadert in de Europese wens om een terugkeer van langeafstandsspoorverbindingen te stimuleren. Naar aanleiding van het engagement van meerdere landen in een *coalition of the willing* werd het international rail passenger platform opgericht. Er loopt een consultatieproces waarin de lidstaten zich kunnen uitspreken over het project TEE 2.0. Op de eerste bijeenkomst van het platform op 30 september werden vier subwerkgroepen opgericht, waaraan België deelneemt. Ze kwamen eind november de eerste keer samen.

Er zijn twee nieuwe platformbijeenkomsten gepland, een in december 2020 en een in januari 2021. Via programma's zoals de Green Deal, de Connecting Europe Facility en de Recovery and Resilience Facility hoopt de Europese Commissie groene investeringen, een optimaal gebruik van de spoorwegcapaciteit, de verbetering van de klantbeleving en de hefboomen voor het goed functioneren van het internationale personenvervoer te stimuleren.

Les résultats de l'étude européenne sur les trains internationaux à longue distance, qui est en cours, sont attendus fin 2021. Quant à l'étude du SPF Mobilité et Transports sur l'éventuel remplacement des vols court-courrier par des trains internationaux, les conclusions sont prévues pour l'été 2021.

Les discussions entre le Conseil européen et le Parlement européen sur l'Année européenne du rail sont toujours en cours. Le financement n'est pas encore bouclé et l'enveloppe de 8 millions d'euros qui a été proposée n'est jusqu'à présent que purement indicative. Il sera possible de proposer des projets auprès d'un point de contact national qui sera prochainement créé.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je suis extrêmement satisfaite de cette réponse. Après la période difficile qu'ont traversée nos entreprises ferroviaires, il ne sera certainement pas inutile de les remettre à l'honneur l'année prochaine.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Jasper Pillen à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La facilitation des zones cyclables" (55010448C)
- Franky Demon à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les zones cyclables" (55010576C)

12.01 Franky Demon (CD&V): La ville de Bruges a été pionnière dans le développement d'une politique cycliste ambitieuse. Récemment, le législateur a établi la possibilité de créer des zones cyclables. L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 dispose toutefois qu'à l'entrée d'une zone, deux réglementations au maximum peuvent être instaurées. Or il existe déjà deux zones dans le centre-ville de Bruges, aussi aucune zone supplémentaire ne pourrait-elle être légalement autorisée en tant que zone cyclable.

Le ministre a-t-il connaissance du problème que pose la législation? En a-t-il déjà discuté avec la ministre flamande, Mme Peeters? Un arrêté ministériel peut-il constituer une exception à l'arrêté relatif à l'interdiction de placement? Le ministre prendra-t-il des initiatives afin de modifier le Code de la route en conséquence?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les ambitions de la ville de Bruges en matière de zones cyclables me paraissent très positives.

L'arrêté ministériel mentionné fixe des limitations en ce qui concerne le nombre de réglementations

De resultaten van de lopende Europese studie over grensoverschrijdende langeafstandstreinen worden eind 2021 verwacht. De resultaten van de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de mogelijke vervanging van kortafstandsvluchten door internationale treinen worden in de zomer van 2021 verwacht.

De besprekingen tussen de Europese Raad en het Europees Parlement over het Europees jaar van het spoor zijn nog aan de gang. De financiering ligt nog niet vast en de voorgestelde enveloppe van 8 miljoen euro is tot op heden louter indicatief. Binnenkort komt er een nationaal contactpunt waar er projecten kunnen worden voorgesteld.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dit antwoord stemt me uitermate tevreden. Na een periode waarin onze spoormaatschappijen het moeilijk hadden, is die extra aandacht volgend jaar zeker welkom.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- Jasper Pillen aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De facilitering van fietszones" (55010448C)
- Franky Demon aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietszones" (55010576C)

12.01 Franky Demon (CD&V): De stad Brugge was pionier in het uitwerken van een ambitieus fietsbeleid. Onlangs heeft de wetgever de mogelijkheid vastgelegd om fietszones in te richten. Het ministerieel besluit (MB) van 11 oktober 1976 bepaalt echter dat bij een toegang tot een zone ten hoogste twee reglementen mogen worden ingevoerd. In de Brugse binnenstad zijn echter reeds twee zones, waardoor een bijkomende zone als fietszone wettelijk niet zou zijn toegelaten.

Is de minister op de hoogte van dit knelpunt in de wetgeving? Heeft hij hierover al gesproken met Vlaams minister Peeters? Kan een MB een uitzondering zijn op het MB inzake het plaatsverbod? Zal de minister stappen ondernemen om de wegcode in die zin aan te passen?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik vind de ambitie van de stad Brugge voor een fietszone zeer positief.

Het vermelde MB stelt beperkingen inzake het aantal zonale reglementeringen dat op een

zonales pouvant être instaurées en un lieu spécifique. Conformément à l'arrêté ministériel, les conditions particulières de placement de la signalisation routière sont une compétence régionale depuis la dernière réforme institutionnelle. Il incombe, dès lors, à la ministre Peeters de modifier cet arrêté.

On peut lire dans le courrier que le bourgmestre de Bruges m'a adressé à ce sujet que le département flamand de la Mobilité et des Travaux publics a déjà été informé. Le sujet n'a pas été abordé lors de la réunion que j'ai eue, hier, avec la ministre. Je préconise de lever autant que possible les obstacles qui s'opposent à la création de zones cyclables. Je puis en informer Mme Peeters.

12.03 Franky Demon (CD&V): Peut-être le ministre pourrait-il lui envoyer un courriel ou un courrier, pour qu'on puisse s'y atteler rapidement. Ce serait bien qu'on puisse garantir la sécurité juridique.

12.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je lui enverrai un message WhatsApp.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau directeur financier de la SNCB" (55010456C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du nouveau directeur financier de la SNCB" (55010554C)
- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du nouveau directeur financier de la SNCB" (55010632C)

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le précédent directeur financier de la SNCB, M. Henin, venait du cabinet Reynders, alors que l'actuel, M. Lorand, vient du cabinet Magnette. La politique du tourniquet reste donc à l'ordre du jour.

Le ministre a-t-il lui-même été informé du départ de M. Henin? Quelle est la raison de son départ? A-t-il reçu une prime de départ ou d'autres avantages? Selon quelle procédure la sélection a-t-elle eu lieu? De quoi sera composé le pack salarial du nouveau directeur financier de la SNCB? Quelles seront ses tâches et ses missions?

13.02 Frank Troosters (VB): Trois jours à peine après l'annonce de sa démission comme directeur financier de la SNCB par Olivier Henin, le nom de son successeur était déjà connu. À l'époque, la

béaalde plaats mag worden ingesteld. Het MB over de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens is sinds de laatste staatshervorming een gewestelijke bevoegdheid. Het komt minister Peeters dus toe om dit besluit aan te passen.

In de brief die ik hierover ontving van de burgemeester van Brugge werd aangegeven dat het Vlaams departement Mobiliteit en Openbare Werken reeds werd ingelicht. Ik had gisteren een vergadering met de minister, maar we hebben daarover niet gesproken. Ik pleit ervoor de wettelijke obstakels voor het instellen van fietszones zoveel mogelijk weg te nemen. Ik kan dat laten weten aan minister Peeters.

12.03 Franky Demon (CD&V): Misschien kan de minister haar een brief of een mail sturen, zodat men er snel werk van kan maken. Het zou goed zijn als er rechtszekerheid komt.

12.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik zal haar een boodschap sturen via WhatsApp.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe financieel directeur van de NMBS" (55010456C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de nieuwe financieel directeur bij de NMBS" (55010554C)
- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de nieuwe financieel directeur van de NMBS" (55010632C)

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De vorige financiële directeur van de NMBS, de heer Henin, kwam van het kabinet van minister Reynders, de huidige, de heer Lorand, van het kabinet-Magnette. De draaideurpolitiek blijft dus aan de orde.

Werd de minister zelf ingelicht over het vertrek van de heer Henin? Wat is de reden van zijn vertrek? Heeft hij een vertrekbonus of andere extra's gekregen? Via welke procedure is de selectie gebeurd? Hoe zal het salarispakket van de nieuwe financieel directeur van de NMBS eruitzien? Wat zijn diens taken en opdrachten?

13.02 Frank Troosters (VB): Nauwelijks drie dagen nadat Olivier Henin zijn ontslag als financieel directeur van de NMBS bekendmaakte, was de naam van zijn opvolger al gekend. De aanstelling

désignation d'Olivier Henin s'était effectuée par le truchement d'un bureau de sélection impartial.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu cette fois de procédure de sélection ouverte? Comment s'explique la rapidité de cette désignation? M. Lorand était-il l'unique candidat et sur la base de quelles prérequis a-t-il été choisi? Un rapport de sélection ou d'évaluation a-t-il été rédigé? Le cumul de lourdes responsabilités ne constitue-t-il pas un problème? Qui succède à M. Lorand comme directeur pour la stratégie et les aspects juridiques? Une procédure de sélection ouverte est-elle de mise?

13.03 Michel De Maegd (MR): À notre connaissance, aucun appel à candidature n'a été lancé pour le remplacement du directeur financier (CFO) de la SNCB. Vous avez vous-même souligné l'importance de la transparence des procédures pour mettre fin aux arrangements entre amis. Or, le nouveau directeur a été chef de cabinet de Paul Magnette ou de Jean-Claude Marcourt: on peut dès lors s'interroger sur les raisons objectives de ce choix.

Comment s'est déroulée cette nomination? A-t-on envisagé d'autres personnes pour ce poste? Dans ce cas, comment s'est opérée la sélection? Cette procédure est-elle habituelle? Garantit-elle la transparence et l'objectivité?

13.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): D'un commun accord, la démission de M. Henin prendra effet le 31 décembre et ne fera l'objet d'aucune indemnité de départ, vu que le départ n'est pas dû à une révocation par le CA. Comme le prescrit la loi, il revient au CA de nommer ou de révoquer les membres du comité de direction de la SNCB.

(En néerlandais) Conformément à l'article 162^{quater}, les membres du comité de direction sont nommés par le conseil d'administration sur proposition de l'administrateur délégué, après un avis – demandé ici le 30 octobre – du comité de nomination et de rémunération. Eu égard aux énormes défis que doit relever la SNCB, y compris sur le plan financier à la suite de la crise du coronavirus et sur le plan de la mobilité, soucieux de garantir la stabilité et la continuité, l'administrateur délégué a souhaité pourvoir la fonction au plus vite. Mme Dutordoir m'a personnellement exposé le contexte et sa vision.

Le comité de nomination et de rémunération a formulé un avis positif et le conseil d'administration a accepté à l'unanimité, sur proposition de

van Olivier Henin verliep destijds via een neutraal selectiebureau.

Waarom verliep dit ditmaal niet via een open selectieprocedure? Vanwaar die snelle benoeming? Was de heer Lorand de enige kandidaat en op basis van welke vereisten werd hij gekozen? Is er een selectie- of evaluatierapport? Vormt de combinatie van zware verantwoordelijkheden geen probleem? Wie volgt de heer Lorand op als directeur Strategie en Juridische Zaken? Geldt daarvoor een open selectieprocedure?

13.03 Michel De Maegd (MR): Naar ons weten werd er voor de vervanging van de financieel directeur (CFO) van de NMBS geen oproep tot kandidaatstelling gedaan. U hebt er zelf op gewezen hoe belangrijk transparante procedures zijn als men komaf wil maken met de vriendjespolitiek. De nieuwe directeur is echter de kabinetschef geweest van zowel Paul Magnette als Jean-Claude Marcourt. Men kan zich dus afvragen of die keuze wel op objectieve redenen stoelt.

Hoe is die benoeming verlopen? Werden er andere personen voor die functie in aanmerking genomen? Hoe werd in dat geval de selectie gemaakt? Werd de gebruikelijke procedure gevolgd? Garandeert men daarmee de transparantie en de objectiviteit?

13.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): In onderling overleg werd er beslist dat het ontslag van de heer Henin op 31 december zal ingaan. Er zal geen ontslagvergoeding uitbetaald worden, aangezien het vertrek niet op een afzetting door de raad van bestuur berust. Zoals de wet voorschrijft, is de raad van bestuur bevoegd voor de benoeming of de afzetting van de leden van het directiecomité van de NMBS.

(Nederlands) Conform artikel 162^{quater} benoemt de raad van bestuur de leden van het directiecomité op voorstel van de gedelegeerd bestuurder, na een advies – in dit geval aangevraagd op 30 oktober – van het benoemings- en bezoldigingscomité. Gezien de grote uitdagingen voor de NMBS, ook op financieel vlak door zowel de coronacrisis als grote mobiliteitsuitdagingen, wou de gedelegeerd bestuurder de functie snel ingevuld zien om de stabiliteit en continuïteit te waarborgen. Mevrouw Dutordoir heeft me persoonlijk de context en haar visie gegeven.

Het benoemings- en bezoldigingscomité gaf een positief advies en vervolgens heeft de raad van bestuur unaniem op voorstel van de gedelegeerd

l'administrateur délégué, la nomination de Renaud Lorand au 1^{er} janvier 2021, un candidat interne réunissant toutes les aptitudes techniques et managériales requises. La nomination a ensuite été communiquée en interne et en externe.

Conformément à l'article 162^{quinquies}, les droits – y compris l'indemnité et les obligations réciproques – sont réglés par une convention spéciale conclue entre les membres du comité de direction et la SNCB. Conformément à l'article 162^{ter}, les membres du comité de direction constituent un collège et peuvent se répartir les tâches entre eux et déléguer des compétences, ce qui sera ici le cas. Cela ne constitue nullement un précédent.

13.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est interpellant de constater que seul un candidat s'est présenté et que sa nomination a été expédiée.

13.06 Frank Troosters (VB): Les procédures et législations auxquelles vous référez, n'ont pas empêché que la fois précédente on a procédé différemment, notamment en faisant appel à un bureau de sélection indépendant. Sous le prétexte de vouloir relever de grands défis et de répondre à un besoin de stabilité, il est possible de justifier toute nomination future. Vraisemblablement, les collaborateurs de cabinet peuvent toujours aisément échanger un poste en or pour un autre, voire même en combiner plusieurs. Je déplore le manque d'une procédure transparente.

13.07 Michel De Maegd (MR): Vous dites que l'administrateur délégué a "voulu trouver un successeur pour assurer la continuité" et que le CA était unanime. J'aimerais voir ces PV pour comprendre cette unanimité.

Nommer un directeur financier à la "va-vite" en pleine période COVID, sans appel à candidature, c'est un déraillement éthique. Je rappelle que le précédent directeur financier avait été nommé suite à une sélection via un organisme indépendant. On ne peut à la fois prôner la transparence en tant que député et cautionner l'inverse lorsqu'on est ministre. Vous traînez ce reniement comme un caillou dans votre chaussure!

13.08 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il est facile de tenir des propos matamoresques. La loi a été strictement appliquée et je rappelle que le CA de la SNCB est composé de représentants de différents partis et que n'y figure aucun représentant écologiste. Adressez donc vos procès d'intention aux intéressés!

bestuurder de aanstelling per 1 januari 2021 aanvaard van Renaud Lorand, een interne kandidaat met alle vereiste technische en managementvaardigheden. Hierop werd de benoeming intern en extern gecommuniceerd.

Conform artikel 162^{quinquies} worden de rechten – ook de vergoeding en de wederzijdse verplichtingen – geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de leden van het directiecomité en de NMBS. Conform artikel 162^{ter} vormen de leden van het directiecomité een college en kunnen zij taken onderling verdelen en bevoegdheden delegeren, wat ze hier zullen doen. In deze is er geen precedent.

13.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het feit dat er maar één kandidaat was en de snelle aanstelling doen toch vragen rijzen.

13.06 Frank Troosters (VB): De aangehaalde procedures en wetgeving ten spijt, is men de vorige keer anders tewerk gegaan: via een onafhankelijk selectiebureau. Met grote uitdagingen en de nood aan stabiliteit kan men elke benoeming wel verantwoorden in de toekomst. Kabinetsmedewerkers kunnen blijkbaar nog steeds makkelijk van de ene naar de andere topjob gaan en die ook combineren. Ik betreur het gebrek aan een transparante procedure.

13.07 Michel De Maegd (MR): U zegt dat de gedelegeerd bestuurder "een opvolger wilde vinden om de continuïteit te waarborgen" en dat de raad van bestuur unaniem met dat voorstel ingestemd heeft. Ik zou graag die notulen willen zien om te begrijpen wat die unanimité precies inhoudt.

Het 'inderhaast' benoemen van een financieel directeur midden in de coronacrisis, zonder een oproep tot kandidaatstelling, getuigt van een ethische ontsporing. Ik herinner eraan dat de vorige financieel directeur na een selectieprocedure via een onafhankelijke instelling benoemd werd. Men kan niet als parlementslid pleiten voor transparantie en als minister het omgekeerde verdedigen. U zult die verloochening als een kiezelsteen in uw schoen blijven meeslepen.

13.08 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het is gemakkelijk om stoere verklaringen af te leggen. De wet werd strikt toegepast en ik herinner eraan dat de raad van bestuur van de NMBS uit vertegenwoordigers van verschillende partijen bestaat en dat er geen enkele vertegenwoordiger van Ecolo in zit. U zou dus beter een intentieproces

tegen de betrokkenen voeren!

13.09 Michel De Maegd (MR): Il n'y a nulle emphase, mais plutôt indignation sur les procédures. L'unanimité est selon moi impossible, alors qu'une procédure différente et indépendante avait caractérisé la précédente nomination. Je ne vous croirai que lorsque j'aurai lu les PV.

13.09 Michel De Maegd (MR): Ik laat me niet meeslepen maar ben eerder verontwaardigd over de procedures. Unanimiteit is volgens mij onmogelijk terwijl de vorige benoeming volgens een andere en onafhankelijke procedure verlopen is. Ik zal u pas geloven als ik de notulen gelezen heb.

13.10 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je n'accepte pas que vous mettiez ma parole en doute et vous invite à vous adresser aux représentants de votre parti au CA. Je n'ai aucune difficulté par rapport à la transparence et n'affirmerais pas qu'il y ait unanimité si ce n'était pas le cas!

13.10 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik aanvaard niet dat u mijn woord in twijfel trekt. U moet zich tot de vertegenwoordigers van uw partij in de raad van bestuur richten. Ik heb geen moeite met transparantie en ik zou niet zeggen dat er unanimité was als dat niet waar was!

13.11 Michel De Maegd (MR): Je n'accepte pas que vous taxiez mes paroles de matamoresques! C'est insultant et faux. Le Parlement doit surveiller les actions du gouvernement. Je ne vous crois pas sur parole, l'État de droit implique la transparence et la bonne gouvernance. Vous les avez toujours prônées en tant que député mais ne les appliquez pas en tant que ministre! Cette procédure a déraillé et que vous le traînez comme un caillou dans votre chaussure!

13.11 Michel De Maegd (MR): Ik aanvaard niet dat u mijn woorden grootsprakerig noemt! Dat is beledigend en fout. Het Parlement moet het beleid van de regering controleren. Ik geloof u niet op uw woord. De rechtstaat vereist transparantie en goed bestuur. Als parlements lid hebt u dat altijd urbi et orbi verkondigd, maar als minister past u dat niet toe! Die procedure is ontspoord en u zult dat als een scherpe kiezel in uw schoen met zich meedragen!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La trajectoire aérienne "Louvain tout droit" (55010480C)

14 Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegroute Leuven Rechtdoor" (55010480C)

14.01 Karin Jiroflée (sp.a): L'accord de gouvernement indique ce qui suit: "Nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré". Très peu de mots sont ainsi consacrés à un problème pourtant particulièrement important. Pour obtenir une loi aérienne équilibrée, il faut d'abord revoir les trajectoires aériennes qui, de manière inéquitable, affectent davantage certaines communes ou certains quartiers que d'autres. L'une des ces routes est la route "Louvain tout droit". L'année dernière, Envisa a publié une étude d'incidence environnementale indépendante sur les nuisances sonores.

14.01 Karin Jiroflée (sp.a): In het regeerakkoord staat: "We realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit". Dat zijn wel heel weinig woorden voor een bijzonder groot probleem. Om een evenwichtige vliegwet te krijgen, moeten eerst de vliegroutes die bepaalde gemeenten of wijken onrechtvaardig meer belasten dan andere worden aangepast. Een van de routes is de route Leuven Rechtdoor. Vorig jaar publiceerde Envisa een onafhankelijke milieueffectenstudie over de geluidshinder.

Quel est le point de vue du ministre sur ce problème?

Hoe kijkt de minister naar dit probleem?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Ce sujet est largement abordé dans ma note de politique générale. Nous devons reprendre le dialogue. Plusieurs critères sont nécessaires à l'élaboration d'une loi équilibrée sur les procédures de vol, comme l'étude Envisa l'a démontré. Cela

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dit komt uitvoerig aan bod in mijn beleidsbrief. We moeten de dialoog opnieuw aangaan. Voor een evenwichtige vliegwet zijn, zoals benadrukt in de Envisastudie, meerdere criteria nodig. Het gaat bijvoorbeeld over het absoluut aantal vluchten

concerne par exemple le nombre absolu de vols par rapport à la diminution des vols les plus bruyants et des nuisances. Je m'engage à initier des démarches en ce sens. L'étude Envisa fait toutefois l'objet de critiques dans une procédure de litige. Une solution immédiate pour Louvain tout droit ne faciliterait en rien la mise en place d'une loi équilibrée sur les procédures de vol. On ne pourra surmonter cette difficulté qu'en concoctant une solution globale. La procédure de litige concernant Louvain tout droit n'est d'ailleurs pas encore clôturée, et par conséquent une modification ne s'impose pas encore.

14.03 Karin Jiroflée (sp.a): Notre région est également favorable à des critères objectifs. La partie orientale du Brabant flamand n'exige pas l'arrêt de tout survol, mais demande une répartition équitable. Or, depuis 2014, certaines communes subissent la totalité des vols. Nous souhaitons qu'il soit mis fin à cette injustice. J'aurais aimé vous entendre à propos d'un calendrier.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (55010503C)
 - **Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La ligne transfrontalière Mons-Valenciennes" (55010708C)

Président: Jef Van den Bergh.

15.01 Éric Thiébaud (PS): Je soutiens depuis 2007 le projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Valenciennes et Mons. Malheureusement, depuis plusieurs années, quand, du côté français, le financement est réglé, il ne l'est plus du côté belge, et réciproquement. Aujourd'hui, le silence français fait planer le doute sur la bonne issue du projet.

En Belgique, l'accord de coopération relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques le reprend parmi ses priorités. Le gouvernement wallon a marqué un accord de principe sur un co-financement de travaux, conditionné à la réponse des autorités françaises quant au planning et au budget.

Des contacts entre Infrabel, la SNCF et les autorités régionales françaises ont-ils lieu? Quelle est la position française? Au regard de l'accord du gouvernement fédéral qui vise à une amélioration

versus de la diminution de la plupart des vols les plus bruyants et des nuisances. Je m'engage à initier des démarches en ce sens. L'étude Envisa fait toutefois l'objet de critiques dans une procédure de litige. Une solution immédiate pour Louvain tout droit ne faciliterait en rien la mise en place d'une loi équilibrée sur les procédures de vol. On ne pourra surmonter cette difficulté qu'en concoctant une solution globale. La procédure de litige concernant Louvain tout droit n'est d'ailleurs pas encore clôturée, et par conséquent une modification ne s'impose pas encore.

14.03 Karin Jiroflée (sp.a): Onze regio is ook een voorstander van objectieve criteria. Oost-Vlaams-Brabant wil niet alle vliegtuigen boven de hoofden weg, maar vraagt wel een rechtvaardige spreiding. Sinds 2014 krijgt een aantal gemeenten echter alle vluchten te verwerken. We willen die onrechtvaardigheid opgelost zien. Ik had wel graag een timing gehoord.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- **Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De plannen voor een heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (55010503C)
 - **Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De grensoverschrijdende spoorlijn Bergen - Valenciennes" (55010708C)

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

15.01 Éric Thiébaud (PS): Sinds 2007 steun ik de plannen om de spoorlijn tussen Valenciennes en Bergen te heropenen. Jammer genoeg is het al jaren zo dat wanneer de financiering rond is aan Franse kant, dat niet meer het geval is aan Belgische kant, en vice versa. Dat er vandaag in Frankrijk niet meer over gesproken wordt, doet twijfels rijzen over de goede afloop van dit project.

In België is het evenwel als een prioriteit opgenomen in het samenwerkingsakkoord over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren. De Waalse regering heeft principieel toegestemd om de werken mee te financieren, onder voorbehoud van een reactie van de Franse autoriteiten met betrekking tot de planning en het budget.

Waren er hierover contacten tussen Infrabel, de SNCF en de Franse regionale autoriteiten? Wat is het Franse standpunt? Zult u, rekening houdend met het federale regeerakkoord dat streeft naar een

substantielle du transport ferroviaire de marchandises, comptez-vous faire de ce dossier une priorité?

15.02 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): En 2018, le ministre wallon de la Mobilité a signé un accord avec la France pour la réouverture de la ligne transfrontalière qui relie Mons à Valenciennes pour le transport des marchandises. Les travaux devaient commencer en 2019 ou 2020 pour un montant de 19 millions d'euros, dont 16 à charge de la France.

Des travaux prévus à la gare de Quiévrain par Infrabel et du côté français risqueraient de couper de possibles relations transfrontalières. Ces travaux sont-ils compatibles avec le projet de réouverture de la ligne?

15.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Infrabel m'informe que, côté belge, tout est prêt mais que les études et travaux nécessitent des garanties françaises sur la reconstruction du tronçon entre Blanc-Misseron et la frontière.

La construction du tronçon entre Quiévrain et la frontière reste programmée. Les travaux menés ne mettent pas en péril la future liaison Mons-Valenciennes. Le gouvernement s'est engagé à doubler le volume du fret ferroviaire d'ici à 2030, ce qui nécessite de l'infrastructure et un engagement des entreprises.

Compte tenu de notre position géographique, cet objectif nécessite le concours de partenaires européens et des pays limitrophes. Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Valenciennes et Mons s'inscrit dans cet objectif. Le contact est établi avec le ministre français délégué aux Transports mais nous n'avons pas encore eu l'occasion d'aborder ce dossier.

Je ne doute pas que cela se fera dans les prochains mois.

15.04 Éric Thiébaud (PS): J'attends un retour de votre part lorsque vous aurez contacté votre homologue français. Côté belge, tout est prêt. La réouverture de cette ligne permettrait une plus grande utilisation du rail pour le fret.

15.05 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Je ne

forse verbetering van het goederenverkeer per spoor, dit dossier als prioritair aanmerken?

15.02 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): In 2018 heeft de Waalse minister van Mobiliteit een akkoord met Frankrijk gesloten inzake de heropening van de grensoverschrijdende spoorlijn Bergen-Valenciennes voor goederenvervoer. De werken zouden in 2019 of 2020 aangevat worden en het prijskaartje bedroeg 19 miljoen euro, waarvan Frankrijk 16 miljoen voor zijn rekening zou nemen.

Naar verluidt dreigen werken die Infrabel in het station Quiévrain zal uitvoeren en werken aan de Franse kant van de grens mogelijke grensoverschrijdende treinverbindingen te verhinderen. Zijn die werken verenigbaar met de plannen voor de heropening van de spoorlijn?

15.03 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Infrabel deelt mee dat aan Belgische kant alle voorbereidingen getroffen zijn, maar dat er voor de studies en de werken Franse garanties in verband met de heraanleg van het baanvak tussen Blanc-Misseron en de grens nodig zijn.

De aanleg van het baanvak tussen Quiévrain en de grens blijft op het programma staan. De werken die uitgevoerd worden, brengen de toekomstige verbinding Bergen-Valenciennes niet in gevaar. De regering heeft zich ertoe verbonden het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030 en daarvoor zijn er infrastructuurvoorzieningen en toezeggingen van de bedrijven nodig.

Gelet op onze geografische ligging is de medewerking van Europese partners en van de buurlanden noodzakelijk om die doelstelling te realiseren. De voorgenomen heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen past in die doelstelling. Er is contact gelegd met de Franse onderminister voor Transport, maar we hebben nog geen gelegenheid gehad om dit dossier te bespreken.

Dat zal ongetwijfeld in de loop van volgende maanden gebeuren.

15.04 Éric Thiébaud (PS): Ik verwacht een terugkoppeling van uw kant nadat u uw Franse ambtgenoot gecontacteerd hebt. Aan de Belgische kant is alles klaar. De heropening van die lijn zou tot een toename van het goederenvervoer via het spoor kunnen leiden.

15.05 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Ik

doutais pas de votre proactivité. Je vais relayer ces bonnes nouvelles aux personnes qui s'interrogeaient.

L'incident est clos.

16 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien du poste de la Police des chemins de fer situé en gare de Mons" (55010506C)

16.01 **Éric Thiébaut** (PS): Les agents de la Police des chemins de fer de Mons craignent la disparition de leur commissariat au profit du seul poste de Charleroi. La zone de police de Mons-Quévy risque de voir exploser les tâches et le coût de fonctionnement et s'allonger les délais d'intervention.

Les représentants de la SNCB et d'Infrabel participent-ils aux discussions au côté des autorités de contrôle chargées de la réforme de la Police des chemins de fer? Y défend-on le maintien du poste montois? L'implantation d'un commissariat dans une gare dépend, entre autres, de la mise à disposition de locaux adaptés par la SNCB. L'entreprise le fera-t-elle à Mons?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Dans la répartition des compétences entre la Police des chemins de fer et la police locale, une exception est prévue pour les gares "à risques": dans ces dernières, la Police des chemins de fer est seule responsable de la sécurité et doit fournir un accueil aux victimes d'une infraction. La gare de Mons est dans ce cas.

Un avant-projet de 2018 vise la réorganisation de la Police des chemins de fer, transférant la sécurité des gares aux zones de police locale et supprimant la notion de poste d'accueil dans les gares. La SNCB a communiqué ses nombreuses remarques et attend toujours une réponse.

Elle a seulement appris qu'un groupe de travail policier avait été créé à ce sujet.

La situation doit être clarifiée et tous les partenaires impliqués. La situation est préoccupante dans certaines gares où la Police des chemins de fer n'intervient plus – en contravention avec la circulaire – et sans que la police locale ne prenne la relève. Seules les interventions pour faits graves sont assurées.

twijfelde er niet aan dat u zich proactief zou opstellen. Ik zal dit goede nieuws doorgeven aan de personen die zich vragen stelden.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het behoud van de politiepost van de Spoorwegpolitie in het station Bergen" (55010506C)

16.01 **Éric Thiébaut** (PS): De agenten van de Spoorwegpolitie te Bergen vrezen dat hun politiebureau zal opgedoekt worden ten gunste van dat in Charleroi, dat dan als enige overblijft. Voor de politiezone Bergen-Quévy dreigen de taken en de werkingskosten te exploderen en de uitruktijden langer te worden.

Nemen naast de controle-instanties die belast zijn met de hervorming van de Spoorwegpolitie ook de vertegenwoordigers van de NMBS en Infrabel aan de gesprekken deel? Verdedigt men er het behoud van het bureau in Bergen? De vestiging van een politiebureau in een station hangt onder meer af van de terbeschikkingstelling van aangepaste lokalen door de NMBS. Zal het spoorbedrijf daar in Bergen voor zorgen?

16.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): In de bevoegdheidsverdeling tussen de Spoorwegpolitie en de lokale politie wordt er een uitzondering gemaakt voor de 'risicostations': in die stations is enkel de Spoorwegpolitie verantwoordelijk voor de veiligheid en moet ze slachtoffers van misdrijven opvangen. Het station Bergen is zo'n station.

Een voorontwerp van 2018 voorziet in de reorganisatie van de Spoorwegpolitie, waarbij de veiligheid in de stations overgeheveld wordt naar de lokale politiezones en het concept van onthaalbureau in de stations verdwijnt. De NMBS heeft haar talrijke opmerkingen meegedeeld en wacht nog steeds op een antwoord.

De NMBS heeft enkel vernomen dat er bij de politie een werkgroep over dat onderwerp opgericht werd.

De situatie moet zo snel mogelijk uitgeklaard worden en alle partners moeten hierbij betrokken worden. De toestand is zorgwekkend in bepaalde stations, waar de spoorwegpolitie geen interventies meer uitvoert – wat een inbreuk op de omzendbrief vormt – zonder dat de lokale politie de fakkel overneemt. Enkel bij ernstige feiten worden er interventies verricht.

La SNCB souhaite que la nouvelle répartition des tâches et des postes de la Police des chemins de fer garantisse des interventions policières sur tout le domaine ferroviaire dans un délai raisonnable, ainsi qu'un nombre suffisant de patrouilles préventives dans les gares.

La SNCB met des locaux à disposition de la Police des chemins de fer depuis 1999 et a continué de le faire dès 2010 alors que le protocole était devenu obsolète. Elle tente de répondre aux demandes d'espace mais certains locaux ont été affectés sans être occupés ensuite par la Police des chemins de fer. Celle-ci n'a pas confirmé le besoin d'espace dans la nouvelle gare de Mons.

La SCNB, tout comme moi, juge positive la présence de la Police des chemins de fer et d'un commissariat accessible aux clients de la SNCB et aux riverains.

L'incident est clos.

17 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente des billets et le niveau des prix à la SNCB" (55010564C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB craint d'être confrontée à un déficit opérationnel de 200 millions d'euros en raison de la crise du coronavirus.

À combien se monte le chiffre d'affaires de la SNCB par produit et par province? Dans l'accord du gouvernement, il est question d'instaurer des billets à prix variable. Des simulations ont-elles déjà été effectuées? Le ministre privilégie-t-il un système axé sur la demande où les prix sont plus élevés aux heures de pointe et plus bas aux heures creuses ou un système axé sur l'offre où l'on s'intéresse à la couverture des coûts des liaisons ferroviaires, avec des prix plus bas aux heures de pointe et plus élevés aux heures creuses? En Belgique, le prix des billets est structurellement plus bas que dans d'autres pays. Le ministre est-il disposé à relever le niveau moyen des prix?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Comme la SNCB se prépare à l'ouverture du transport ferroviaire intérieur, elle préfère ne pas divulguer de données commerciales et sensibles. La meilleure façon d'augmenter les recettes est d'attirer plus de personnes dans les trains et non d'augmenter les tarifs.

L'objectif est plutôt de proposer des billets moins

De NMBS wenst dat met de nieuwe verdeling van de opdrachten en de spoorwegpolitieposten gegarandeerd wordt dat de politie op het hele spoorweggebied binnen een redelijke termijn kan interveniëren, alsook dat er in de stations voldoende preventieve patrouilles uitgevoerd worden.

Sinds 1999 stelt de NMBS de Spoorwegpolitie lokalen ter beschikking en ondanks het feit dat het protocol na 2010 verouderd was, is ze dat blijven doen. Ze probeert aan de vraag naar lokalen te blijven voldoen, maar sommige lokalen werden toegewezen zonder dat ze dan door de Spoorwegpolitie gebruikt werden. De Spoorwegpolitie heeft niet bevestigd dat ze in het nieuwe station Bergen plaats nodig heeft.

Zowel de NMBS als ikzelf vinden het positief dat de Spoorwegpolitie aanwezig is en dat er een politiekantoor is dat toegankelijk is voor de NMBS-klanten en voor de buurtbewoners.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketverkoop en het prijsniveau bij de NMBS" (55010564C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS vreest een operationeel tekort van 200 miljoen euro ten gevolge van de coronacrisis.

Wat is de omzet van de NMBS per product en per provincie? Het regeerakkoord spreekt over de invoering van variabele ticketprijzen. Zijn er daarvan al simulaties gemaakt? Verkiest de minister een vraaggestuurd systeem, met duurdere prijzen in de spitsuren en lagere prijzen in de daluren, of een aanbodgestuurd systeem, waarbij men kijkt naar de kostendekking van de treinverbinding, met lagere prijzen tijdens de spitsuren en hogere tijdens de daluren? De ticketprijzen zijn in ons land structureel lager dan in andere landen. Staat de minister open voor een verhoging van het gemiddelde prijsniveau?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Aangezien de NMBS zich voorbereidt op de openstelling van het binnenlandse spoorvervoer, verkiest het bedrijf om commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens niet publiek te maken. De beste manier om de inkomsten te verhogen is meer mensen naar de trein lokken, niet de tarieven verhogen.

Het is eerder de bedoeling om de tickets goedkoper

chers aux heures creuses mais rien n'a encore été décidé. Ce point doit encore être abordé avec la SNCB. Celle-ci a lancé un projet visant à étudier la flexibilité des produits et des prix. La flexibilité ne s'applique pas uniquement aux heures de pointe et aux heures creuses. Toute la gamme de produits est en constante évolution et est évaluée par rapport aux besoins des clients et de la société. Les tarifs sont inextricablement liés à la gamme de produits. Nous ne savons pas encore à quoi ressemblera la nouvelle offre ni quelles seront les répercussions des changements pour le client.

17.03 Tomas Roggeman (N-VA): J'aurais souhaité des réponses plus concrètes même si je comprends que l'on n'ait pas encore d'idée précise sur le contenu de la réforme des prix. Je regrette néanmoins que la SNCB ne veuille pas communiquer de chiffres de vente relativement globaux. Je ne demande pas de détails par gare mais uniquement les chiffres cumulés des provinces. La libéralisation du marché a par ailleurs été reportée de dix ans.

L'incident est clos.

18 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence de rappel pour le renouvellement d'un permis de conduire périmé" (55010620C)

18.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Les permis de conduire électroniques doivent être renouvelés après dix ans, mais les titulaires n'en sont pas informés. De nombreux conducteurs doivent constater, à l'occasion d'un contrôle ou d'un accident, qu'ils circulent avec un permis de conduire périmé, ce qui peut leur coûter cher. En effet, la conduite d'un véhicule sans permis de conduire et avec un permis périmé sont traitées de la même façon et les sanctions sont sévères. Il en résulte également des conséquences au niveau de l'assurance.

Les villes et communes plaident pour un système de convocation, mais l'instauration d'un tel système est assez complexe, sachant que la durée de validité n'est pas la même pour tous les permis de conduire et qu'il doit également être tenu compte d'examens médicaux, d'aptitudes professionnelles et de peines éventuelles.

L'accord de gouvernement annonce un système plus simple. Le ministre va-t-il œuvrer à l'instauration d'un tel système de signalement automatique? Est-il possible d'envoyer un rappel à l'expiration de l'autorisation médicale? Pourquoi un permis de conduire électronique expire-t-il en fait

te maken tijdens de daluren, maar er is nog niets besloten. Dit moet nog met de NMBS worden besproken. De NMBS is een project gestart om de flexibiliteit van producten en prijzen te onderzoeken. Flexibiliteit gaat niet enkel over piekmomenten en daluren. Het hele gamma van producten wordt constant geëvolueerd en getoetst aan de noden van de klanten en van de maatschappij. De tarieven zijn onlosmakelijk verbonden met het productengamma. Hoe dit er allemaal zal uitzien en wat de impact voor de klant zal zijn, weten we nu nog niet.

17.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik had graag wat concretere antwoorden gekregen, al begrijp ik dat er nog geen zicht is op de prijshervorming. Ik vind het wel jammer dat de NMBS vrij algemene verkoopscijfers niet wil vrijgeven. Ik vraag geen details per station, enkel de cumulatieve provinciale cijfers. De invoering van de vrije markt is bovendien met tien jaar uitgesteld.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ontbreken van een herinnering voor de hernieuwing van een verlopen rijbewijs" (55010620C)

18.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Elektronische rijbewijzen vervallen na tien jaar, maar de bezitters worden daarvan niet op de hoogte gebracht. Veel mensen moeten bij een controle of een ongeval vaststellen dat ze met een vervallen rijbewijs rondrijden en dat kan ze zuur opbreken. Rijden zonder of met een vervallen rijbewijs wordt immers over dezelfde kam geschoren en de sancties zijn niet mals. Ook voor de verzekering heeft dit gevolgen.

De steden en gemeenten pleiten voor een systeem van oproeping, maar dat is redelijk complex omdat de geldigheidsduur niet voor alle rijbewijzen hetzelfde is en omdat medische keuringen, vakbekwaamheden en eventuele straffen mee in rekening moeten worden gebracht.

Het regeerakkoord maakt gewag van een eenvoudiger systeem. Zal de minister werk maken van zo een automatisch meldingssysteem? Is het mogelijk om bij medisch verval een herinnering te sturen? Waarom vervalt een elektronisch rijbewijs eigenlijk na tien jaar?

après dix ans?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les adresses ne sont pas reprises dans la banque-carrefour des permis de conduire. Elles ne peuvent pas non plus être obtenues via cette banque de données, puisque le SPF Mobilité et Transports ne dispose pas du fondement légal nécessaire pour récolter des adresses. Seuls les conducteurs d'un véhicule à moteur doivent pouvoir présenter un permis de conduire en règle, dans les cas fixés par le Roi. Toute personne peut donc décider de ne pas renouveler son permis de conduire et de ne plus conduire de véhicule à moteur.

Le SPF Mobilité investit actuellement dans un projet qui vise à mettre en place une procédure de demande en ligne des permis de conduire et des permis de conduire provisoires. Ce projet figure dans la note de politique générale.

Étant donné que les premiers permis au format carte bancaire arrivent à échéance, une campagne d'information sera lancée. On évaluera ensuite si d'autres démarches sont nécessaires.

Les détenteurs d'un permis de conduire ne sont pas non plus informés de l'expiration de leur attestation d'aptitude à la conduite ni de leur certificat d'aptitude professionnelle.

Tous les permis de conduire ne sont pas valables pour une période de dix ans. Certains ne sont valables que pour un, deux ou trois ans, notamment si le titulaire est atteint d'une certaine maladie. Pour des raisons administratives ou pénales, la durée de validité d'un permis de conduire ou de certaines catégories mentionnées sur celui-ci peut être limitée.

La durée de validité administrative de dix ans a été mise en place à la suite de la transposition de la directive européenne 2006/126 en droit belge. La durée de validité a été limitée à dix ou quinze ans afin de protéger contre la falsification les permis de conduire fabriqués à l'aide des toutes dernières technologies. La Belgique a opté pour dix ans car c'est aussi la durée de validité des cartes d'identité.

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Les citoyens accueilleront certainement favorablement un système plus simple. Je continuerai à préconiser l'envoi d'un rappel, car cela témoigne d'une administration conviviale pour l'administré.

L'incident est clos.

19 Question de Marianne Verhaert à Georges

18.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): In de kruispuntbank voor rijbewijzen worden geen adresgegevens bewaard. Ze kunnen ook niet via die gegevensbank worden opgevraagd. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft geen rechtsgrond om adresgegevens op te vragen. Alleen bestuurders van een motorvoertuig moeten in de gevallen door de Koning bepaald, een geldig rijbewijs bij zich hebben. Iedereen die dat wil, mag beslissen zijn rijbewijs niet te vernieuwen en geen motorvoertuig meer te besturen.

Momenteel investeert de FOD Mobiliteit en Vervoer in een project tot invoering van een onlineaanvraagprocedure voor rijbewijzen en voorlopige rijbewijzen. Dat project staat in de algemene beleidsnota.

Omdat de geldigheidsduur van de eerste bankkaartmodellen ongeveer nu verstrijkt, wordt een informatiecampaagne gelanceerd. Daarna wordt bekeken of er bijkomende stappen nodig zijn.

Rijbewijshouders worden evenmin verwittigd als de geldigheid van hun rijgeschiktheidsattest en/of hun bewijs van vakbekwaamheid afloopt.

Niet alle rijbewijzen gelden voor een periode van tien jaar. Sommige gelden maar een, twee of drie jaar als de houder ervan een bepaalde aan-doening heeft. Ook om administratieve of strafrechtelijke redenen kan de geldigheidsduur van een rijbewijs of bepaalde daarop vermelde categorieën beperkt worden.

De administratieve geldigheidsduur van tien jaar werd ingevoerd naar aanleiding van de omzetting van de Europese richtlijn 2006/126 in Belgisch recht. De geldigheidsduur werd beperkt tot tien of vijftien jaar om rijbewijzen met de nieuwste technologie tegen vervalsing te kunnen beschermen. België koos voor tien jaar omdat dat ook de geldigheidsduur voor identiteitskaarten is.

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Burgers zouden een eenvoudiger systeem zeker toejuichen. Ik blijf het versturen van een herinnering bepleiten, want dat getuigt van een klantvriendelijke overheid.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements prévus par la SNCB en Campine" (55010624C)

19.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La ponctualité des trains s'est améliorée l'année dernière mais les voyageurs campinois qui se rendent à Bruxelles n'en profitent guère. Le train P Bruxelles-Mol affiche les pires chiffres de toute la Flandre et la ligne Bruxelles-Turnhout est celle qui accuse les retards les plus fréquents. Le matériel roulant utilisé est obsolète et les investissements dans cette région sont beaucoup trop faibles. Le plan de transport 2020-2023 prévoit quelques améliorations. À présent que la ligne vers Hamont sera électrifiée, c'est le moment de procéder à des investissements supplémentaires dans le rail de la Campine et dans une nouvelle liaison transfrontalière vers Weert.

Quels investissements seront réalisés dans les gares de la Campine au cours des prochaines années? Le matériel sera-t-il renouvelé? Le ministre reconnaît-il le potentiel de la liaison Hamont-Weert? Contribuera-t-il activement, avec son homologue néerlandais, à la promotion de cette liaison?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La ponctualité des trains en Campine et sur la ligne Turnhout-Binche demeure effectivement un point épineux. La SNCB espère pouvoir présenter une solution structurelle d'ici à 2023.

Mon objectif est d'améliorer le matériel roulant sur tout le réseau, ce qui constitue une étape nécessaire pour améliorer la fiabilité et la ponctualité sur l'ensemble du réseau. Pour l'heure, six trains dotés d'une M6 à deux étages et équipés d'un système de conditionnement d'air circulent sur le trajet Turnhout-Binche. Entre Turnhout et Bruxelles, c'est aussi le cas des trains les plus fréquentés. Dans le cadre du nouveau plan de transport, quelques M4 d'un modèle plus ancien seront de nouveau remplacées par du matériel à deux étages.

Il m'est évidemment impossible, dans le cadre d'une question orale, de fournir un inventaire de tous les investissements prévus en Campine.

Il est trop tôt pour se prononcer sur la liaison Hamont-Weert. Je ferai examiner au cas par cas les possibilités de mise en service de liaisons transfrontalières supplémentaires.

19.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Il y a certes des améliorations, mais il reste encore beaucoup à faire si nous voulons convaincre les passagers

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande NMBS-investeringen in de Kempen" (55010624C)

19.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De stiptheid van de treinen is het afgelopen jaar verbeterd, maar de Kempense reizigers naar Brussel merken daar maar weinig van. De piekuurtrein Brussel-Mol scoort de allerslechtste cijfers van heel Vlaanderen en het traject Brussel-Turnhout heeft het vaakst te maken met vertragingen. Er wordt met verouderd materieel gereden en er wordt veel te weinig geïnvesteerd in deze regio. Het vervoersplan 2020-2023 voorziet wel in enkele verbeteringen. Met de elektrificatie van het traject naar Hamont is het nu het moment om extra te investeren in de Kempense sporen en in een nieuwe grensoverschrijdende verbinding naar Weert.

Welke investeringen zullen er de komende jaren gebeuren in de stations van de Kempen? Zal het materieel vernieuwd worden? Erkent de minister het potentieel van de verbinding Hamont-Weert? Zal hij met zijn Nederlandse collega actief werken aan deze verbinding?

19.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De stiptheid van de treinen in de Kempen en op de lijn Turnhout-Binche blijft inderdaad een pijnpunt. De NMBS hoopt tegen 2023 een structurele oplossing te kunnen voorstellen.

Het is mijn bedoeling om het rollend materieel over het hele netwerk te verbeteren, want dat is een noodzakelijke stap om de betrouwbaarheid en de stiptheid te verbeteren. Momenteel rijden er op het traject Turnhout-Binche zes treinen met M6-dubbeldeksmaterieel met airco. Tussen Turnhout en Brussel is dat het geval voor de drukst bezette treinen. In het kader van het nieuwe vervoersplan zullen er opnieuw enkele M4-stellen door dubbeldeksmaterieel vervangen worden.

Ik kan in het kader van een mondelinge vraag vanzelfsprekend geen overzicht geven van alle geplande investeringen in de Kempen.

Het is nog te vroeg om uitspraken te doen over de verbinding Hamont-Weert. Ik zal geval per geval de mogelijkheden voor bijkomende grensoverschrijdende verbindingen laten onderzoeken.

19.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Er zijn al wel verbeteringen, maar er is nog veel werk als we de reizigers willen overtuigen om te kiezen voor het

d'opter pour le rail.

spoor.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident ferroviaire survenu à Hasselt" (55010627C)

20 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Hasselt" (55010627C)

20.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Le 24 octobre, une collision s'est produite entre quatre wagons de marchandises, qui se sont détachés sur un terrain d'Infrabel et un train de voyageurs. Grâce au signal d'alarme émis, un freinage d'urgence a pu être opéré et seuls des dommages matériels ont dû être déplorés.

20.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Op 24 oktober deed zich in Hasselt een aanrijding voor tussen vier goederenwagons, die losgekomen waren op een terrein van Infrabel, en een reizigerstrein. Dankzij het uitgestuurde alarmsignaal kon een noodremming worden uitgevoerd en was er enkel bliksschade.

Le ministre pourrait-il fournir plus de détails sur les causes de l'accident? A-t-il été fait usage, pour ces wagons, d'un sabot permettant d'éviter le phénomène des trains fantômes? Quelles mesures seront prises afin de prévenir un tel incident à l'avenir?

Kan de minister meer details geven over de oorzaken van het ongeval? Werd er bij deze wagons gebruik gemaakt van een schoen, waarmee spooktreinen kunnen worden voorkomen? Welke maatregelen worden er genomen om spooktreinen in de toekomst te voorkomen?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Vous devez adresser cette question à la ministre De Sutter, qui est compétente pour l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires.

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Deze vraag moet worden gericht aan minister De Sutter, die bevoegd is voor het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les redevances pour l'utilisation des sillons ferroviaires et le transport de marchandises" (55010628C)

21 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rijpadvergoedingen en het goederenverkeer" (55010628C)

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Dans l'accord de gouvernement, on attache une grande importance au développement du fret ferroviaire mais le coronavirus a porté un coup dur à ce secteur qui était déjà financièrement vulnérable avant la crise. Lineas a dû se tourner vers la SFPI pour obtenir un soutien financier. Notre commission a prolongé l'aide fédérale au fret ferroviaire combiné et diffus jusqu'en 2021 mais il ne s'agit pas d'une solution structurelle.

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Het regeerakkoord hecht veel belang aan de uitbouw van het goederenvervoer per spoor, maar de coronacrisis heeft de sector, die reeds vóór de crisis financieel kwetsbaar was, zware klappen toegebracht. Lineas moest aankloppen bij de FPIM voor financiële steun. Onze commissie heeft de federale steun aan het gecombineerd en verspreid goederenvervoer per spoor verlengd tot 2021, maar dit biedt geen structurele oplossing.

L'Union européenne a adopté un règlement qui permet aux États membres de réduire les redevances pour l'utilisation des sillons en toute transparence, objectivité et sans discrimination. Le secteur réclame une remise de dette complète pour le second semestre de 2020 et une réduction de moitié pour 2021. L'ex- ministre François Bellot était favorable à cette idée.

Via een EU-verordening hebben de lidstaten de mogelijkheid om op een transparante, objectieve en niet-discriminatoire wijze de rijpadvergoedingen te verlagen. De sector vraagt een volledige kwijtschelding voor de tweede jaarhelft van 2020 en een halvering voor 2021. Voormalig minister Bellot was dat idee genegen.

Le ministre actuel œuvre-t-il également dans ce sens? Infrabel a-t-elle déjà reçu des instructions?

Werkt de minister verder in die richting? Heeft Infrabel reeds instructies gekregen? Wordt het

Le projet de loi nécessaire pour pouvoir concrétiser cette possibilité sera-t-il déposé prochainement?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je souhaite élaborer un véritable plan concerté avec des actions concrètes afin de réorienter le fret ferroviaire et de doubler le volume de transport. Ce plan comprendra des mesures d'investissement en matière d'infrastructures et sera axé sur la promotion de l'innovation et de la numérisation.

Le système de soutien actuel doit être évalué et des solutions permettant d'améliorer son efficacité doivent être proposées. Nous mettons la dernière main au projet de loi sur le soutien financier visant à encourager le secteur à investir dans un système de freinage qui réduit les nuisances sonores causées par le transport ferroviaire. Le texte devrait être soumis au Parlement avant la fin de l'année 2020.

Pour atténuer l'impact de la crise sanitaire, j'ai obtenu d'Infrabel, dès mon entrée en fonctions, que soit appliqué le principe de la compensation des pertes, qui permet de ne pas facturer les frais d'annulation des sillons ni les frais administratifs jusqu'à fin septembre 2020. Cette mesure représente une somme de 3,3 millions d'euros.

Mon administration étudie la faisabilité, sur le plan juridique, d'une réduction substantielle des redevances pour l'année 2020. Des contacts ont été pris avec Infrabel. Le temps est extrêmement compté. Le règlement européen est entré en vigueur le 13 octobre. D'autre part, en décembre, la Belgique doit basculer vers un nouveau système de calcul de la redevance. De toute évidence, de nombreux projets sont sur la table. Il faudra dès lors procéder à des choix.

En principe, je suis favorable à une aide spécifique au secteur ferroviaire dans le contexte de la crise du coronavirus, mais je n'ai pas encore développé de vision sur la meilleure façon d'y parvenir.

21.03 Marianne Verhaert (Open Vld): En ce qui concerne la remise partielle ou totale des redevances, de nombreux pays nous ont précédé. J'espère que le ministre pourra nous apporter, à brève échéance, des nouvelles positives à ce sujet.

L'incident est clos.

22 Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'autorisation pour les Boeing 777 Freighters économes en énergie achetés par DHL"

wetsontwerp dat uitvoering geeft aan deze mogelijkheid, weldra ingediend?

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik wil in overleg een volwaardig plan opstellen, met concrete acties om het goederenvervoer per spoor te heroriënteren en het transportvolume te verdubbelen. Het plan zal investeringsmaatregelen inzake infrastructuur omvatten en zal gericht zijn op het bevorderen van innovatie en digitalisering.

Het huidige systeem van steun moet worden geëvalueerd en er moeten voorstellen komen om de efficiëntie ervan te verbeteren. We leggen de laatste hand aan een wetsontwerp voor financiële ondersteuning, zodat de sector wordt aangemoedigd om te investeren in een remsysteem dat de geluidsoverlast in het spoorwegvervoer vermindert. Het moet voor eind 2020 aan het Parlement worden voorgelegd.

Ter verzachting van de impact van de gezondheidscrisis heb ik vanaf mijn aantreden van Infrabel het principe van de compensatie van de verliezen verkregen, waardoor het mogelijk is om de annulering van de treinpaden en van de administratieve kosten tot eind september 2020 niet te factureren. Dat heeft een impact van 3,3 miljoen euro.

Mijn administratie onderzoekt de juridische haalbaarheid van een drastische verlaging van de vergoedingen voor het jaar 2020. Er werden contacten gelegd met Infrabel. De timing is wel extreem krap. De Europese verordening is op 13 oktober in werking getreden. Tegelijk moet België in december overschakelen op een nieuw systeem voor de berekening van de heffing. Er liggen overduidelijk veel projecten op tafel. Er zullen dan ook keuzes moeten worden gemaakt.

Ik ben in principe voorstander van specifieke steun aan de spoorwegsector in de context van de coronacrisis, maar ik heb nog geen visie ontwikkeld over de beste manier om daartoe te komen.

21.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Inzake het gedeeltelijk of volledig kwijtschelden van de vergoedingen gingen al heel wat landen ons voor. Ik hoop dat de minister op korte termijn met positief nieuws daarover komt.

Het incident is gesloten.

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

(55010680C)

22.01 Tim Vandenput (Open Vld): DHL est un important pourvoyeur d'emploi en Belgique et le fret aérien se porte bien et même mieux grâce à la pandémie. DHL représente 5 000 emplois directs et crée aussi des milliers d'emplois indirects. L'entreprise a investi plus d'un milliard d'euros dans l'achat des nouveaux Boeings 777 plus silencieux et écologiques par le biais d'une coentreprise avec Lufthansa AeroLogic. Pour l'ensemble du groupe DHL, il s'agit de plus de 30 avions, dont 10 ont désormais une autorisation pour atterrir ici la nuit. DHL n'a pas reçu de la Direction générale du Transport aérien l'autorisation de certifier seize avions de la liste pour qu'ils puissent atterrir ici.

Pourquoi la procédure d'attribution de ces autorisations traîne-t-elle en longueur? Quelles démarches DHL peut-elle entreprendre pour obtenir la reconnaissance de ces avions plus écologiques déjà annoncés?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les appareils de DHL en question n'ont pas été bloqués et peuvent être utilisés à Bruxelles-National dans les limites de la réglementation et de leur certification acoustique actuelle. La DGTA n'est pas compétente pour prendre une décision en la matière. Il est de la responsabilité de l'aéroport de respecter les normes environnementales existantes, conformément aux conditions d'exploitation. Si DHL AeroLogic estime que l'interprétation de la réglementation par l'aéroport n'est pas correcte, elle doit commencer par contester cette interprétation auprès de l'instance qui n'autorise pas les vols. Ce n'est que qu'après qu'elle pourra soumettre l'affaire à l'autorité chargée de veiller au respect des conditions d'exploitation de l'aéroport.

22.03 Tim Vandenput (Open Vld): Selon DHL, la DGTA se pencherait en ce moment sur le dossier pour six avions supplémentaires, alors que le ministre déclare que ce n'est pas la DGTA, mais l'aéroport qui est compétent. Je vais immédiatement prendre contact avec l'aéroport pour voir ce qui peut être fait.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de la situation à Brussels Airport en termes de respect des mesures sanitaires" (55010752C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect des mesures sanitaires

(55010680C)

22.01 Tim Vandenput (Open Vld): DHL is een belangrijke werkgever in België en door de covidpandemie draait de cargo goed en zelfs beter dan vroeger. DHL zorgt voor 5.000 directe jobs en creëert ook duizenden indirecte jobs. Via een joint venture met Lufthansa AeroLogic investeerde het bedrijf meer dan een miljard euro in de aankoop van nieuwe geluidsarme en milieuvriendelijke Boeings 777. Voor de volledige DHL Group gaat het over meer dan 30 vliegtuigen, waarvan er nu 10 een vergunning hebben om hier 's nachts te landen. DHL heeft voor zestien vliegtuigen op de lijst geen toestemming van het Directoraat-generaal voor de Luchtvaart om ze te certificeren om hier te landen.

Waarom blijft de procedure om die vergunningen toe te kennen, aanslepen? Welke stappen kan DHL ondernemen om die reeds aangekondigde milieuvriendelijke vliegtuigen erkend te krijgen?

22.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De betrokken toestellen van DHL zijn niet geblokkeerd en kunnen op Brussel-Nationaal worden gebruikt binnen de grenzen van de regelgeving en hun huidige geluidscertificering. Het DGLV is niet bevoegd om in deze zaak een beslissing te nemen. Het is de verantwoordelijkheid van de luchthaven om de bestaande milieuvoorschriften na te leven conform de exploitatievoorwaarden. Als DHL AeroLogic vindt dat de interpretatie van de regelgeving door de luchthaven niet juist is, dan zal het die eerst moeten aanvechten bij diegene die de vluchten niet toelaat. Pas daarna kan de zaak worden voorgelegd aan de autoriteit die is belast met het toezicht op de naleving van de exploitatievoorwaarden van de luchthaven.

22.03 Tim Vandenput (Open Vld): Volgens DHL zou het DGLV zich momenteel buigen over het dossier voor zes bijkomende vliegtuigen, terwijl de minister zegt dat niet het DGLV, maar de luchthaven bevoegd is. Ik zal de luchthaven nu contacteren om te zien wat men kan doen

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de coronamaatregelen op Brussels Airport" (55010752C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de

à l'aéroport de Bruxelles-National" (55011280C)

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Le médiateur fédéral de l'aéroport national a récemment témoigné du non-respect des mesures sanitaires à Zaventem au cours des récents week-ends. Chaos dans les tests COVID, refus d'embarquement, retards dans les résultats des tests: tels sont les faits constatés. Le respect des mesures COVID est un principe élémentaire de précaution reposant sur les décisions du Comité de concertation. Le service du médiateur a reçu de nombreuses plaintes.

Prendrez-vous des mesures pour que les règles sanitaires soient respectées à Bruxelles-National? Rappelerez-vous à l'ordre la direction de Brussels Airport Company afin que ces faits ne se reproduisent plus? Quel est le rôle du centre de *testing* pour les voyageurs quittant la Belgique ou revenant de zones rouges? La future plate-forme fédérale de *testing* soutiendra-t-elle les tests? Si oui, dans quel délai?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Ces difficultés sont réelles et j'ai contacté les responsables de l'aéroport, qui m'assurent veiller à l'amélioration des processus. Ces événements semblent exceptionnels et l'aéroport a adopté des mesures préventives garantissant le respect des règles sanitaires, avec l'aide de la police fédérale.

Pour améliorer la situation et éviter de telles difficultés, l'exploitant a mis en place un plan d'action en concertation avec l'ensemble des acteurs aéroportuaires, en particulier avec la police fédérale.

Il vise notamment à renforcer les équipes des contrôles de sécurité en fonction de l'affluence; de prévoir lors des pics deux policiers fédéraux supplémentaires pour éviter les files aux contrôles frontaliers; de répartir les vols longue distance sur la totalité de la jetée d'embarquement B pour disperser les passagers; ceux-ci sont enregistrés à l'entrée pour respecter la capacité maximale de 2 000 personnes dans la zone d'embarquement en limitant au besoin l'accès; et de prévoir, selon l'affluence, des stewards supplémentaires et une équipe d'encadrement. Depuis leur application les 21 et 22 novembre, ces mesures ont permis de ne déplorer aucun incident.

gezondheidsmaatregelen op Brussels Airport" (55011280C)

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Onlangs maakte de federale ombudsman van de nationale luchthaven bekend dat de coronamaatregelen de voorbije weekends niet werden nageleefd in Zaventem. Er was sprake van chaos bij de coronatests, weigeringen om personen te laten boarden en testuitslagen die op zich lieten wachten. De naleving van de coronamaatregelen is een elementair voorzorgsbeginsel dat stoelt op de beslissingen van het Overlegcomité. De ombudsdienst heeft een fiks aantal klachten ontvangen.

Zult u maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de coronamaatregelen in acht genomen worden op Brussels Airport? Zult u de directie van Brussels Airport Company tot de orde roepen, zodat die problemen zich niet meer zullen voordoen? Welke rol vervult het testcentrum voor de reizigers die België verlaten of terugkeren uit rode zones? Zal het toekomstige federale testplatform de nodige ondersteuning kunnen bieden voor de tests? Zo ja, vanaf wanneer?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er zijn inderdaad problemen geweest en ik heb contact opgenomen met de verantwoordelijken van de luchthaven, die me verzekeren dat ze erop toezien dat de processen verbeterd worden. Het lijkt om incidenten te gaan en de luchthaven heeft voorzorgsmaatregelen genomen om de naleving van de coronamaatregelen te verzekeren, met de hulp van de federale politie.

Om de situatie te verbeteren en dergelijke problemen te voorkomen heeft de exploitant een actieplan uitgewerkt in overleg met alle actoren op de luchthaven, in het bijzonder met de federale politie.

Dat actieplan strekt onder meer tot een versterking van de ploegen voor de veiligheidscontroles afhankelijk van de drukte, tot de inzet van twee bijkomende federale politieagenten op de piekmomenten om wachtrijen aan de grenscontroleposten te voorkomen, tot het verdelen van de langeafstandsvluchten over heel terminal B teneinde de passagiers te spreiden – ze worden aan de ingang ingecheckt teneinde de maximumcapaciteit van 2.000 personen in de zone aan de gates na te leven en indien nodig de toegang te beperken, en ten slotte tot de inzet van bijkomende stewards en een begeleidingsploeg afhankelijk van de drukte. Sinds de invoering ervan op 21 en 22 november kon er dankzij die

maatregelen voorkomen worden dat er nog incidenten te betreuren waren.

L'exploitant aéroportuaire a respecté ses obligations de lutte contre la propagation du virus et a créé un environnement sécurisé pour les voyageurs. Il a pris comme mesures préventives la distanciation physique de 1,5 mètres; le port obligatoire du masque buccal dans le terminal; la prise de température de tous les passagers au départ et à l'arrivée; des autocollants au sol rappelant la distanciation; des écrans en plexiglas entre le personnel et les passagers; la pose d'affiches; des distributeurs de gel pour les mains; des unités mobiles de nettoyage; des poubelles fermées pour les masques buccaux; un centre de test COVID sur le site de l'aéroport; et un projet pilote de tests antigéniques garantissant un fonctionnement équivalent à celui d'autres aéroports européens.

De luchthavenuitbater heeft de verplichtingen inzake de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus nageleefd en een veilige omgeving voor de reizigers gecreëerd. Hij heeft de volgende preventieve veiligheidsmaatregelen genomen: het invoeren van de verplichte fysieke afstand van 1,5 meter, het verplichten van het dragen van een mondmasker in de terminal, het meten van de temperatuur van alle reizigers bij vertrek en aankomst, het aanbrengen van zelfklevers op de vloer om de aanwezigen op de verplichte fysieke afstand te wijzen, het installeren van plexiglasschermen tussen het personeel en de reizigers, het ophangen van affiches, het ter beschikking stellen van automaten voor handgel, van mobiele schoonmaakkits en van gesloten vuilnisbakken voor de mondmaskers, het oprichten van een testcentrum op de site van de luchthaven en het opzetten van een pilootstudie met antigeentesten, waardoor de luchthaven even goed functioneert als andere Europese luchthavens.

Je suis la situation de près.

Ik volg de situatie op de voet.

23.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Vous dites que les incidents ont été exceptionnels alors qu'ils ont duré plusieurs week-ends d'affilée. Les mesures ont été mises en place le week-end du 21 novembre alors que les incidents les plus importants ont été signalés aux alentours du 11 novembre.

23.03 Sophie Rohonyi (DéFI): U zegt dat de incidenten uitzonderlijk waren, maar ze deden zich juist meerdere weekends op rij voor. De maatregelen werden ingevoerd in het weekend van 21 november, terwijl de zwaarste incidenten al werden gemeld rond 11 november.

Comment expliquez-vous ce délai? Une concertation a-t-elle été mise en place avec les syndicats? Des points de blocage ont-ils fait que les mesures n'ont pu être adoptées que plus tard? De telles difficultés ne sont pas acceptables alors que la fréquentation de l'aéroport a drastiquement diminué.

Hoe verklaart u dat dit zo lang moest duren? Werd er overleg gepleegd met de vakbonden? Waren er knelpunten die ervoor zorgden dat de maatregelen pas later konden worden genomen? Dergelijke moeilijkheden zijn onaanvaardbaar, terwijl de luchthaven nu juist veel minder passagiers trekt.

Je re-déposerai la question relative au *testing* pour obtenir des réponses. Ce point est crucial pour les voyageurs.

Ik zal mijn vraag over de tests opnieuw indienen om een antwoord te krijgen. Dit punt is cruciaal voor de reizigers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fraude sociale à la SNCB" (55010805C)

24 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale fraude bij de NMBS" (55010805C)

24.01 Frank Troosters (VB): Selon des articles parus dans les médias, une enquête pour travail au noir et dumping social serait en cours au niveau de l'entretien des locomotives.

24.01 Frank Troosters (VB): Volgens artikels in de media loopt er een onderzoek inzake illegale arbeid en sociale dumping bij het onderhoud van de locomotieven.

La SNCB est-elle informée de ces accusations?

Is de NMBS op de hoogte van die beschuldigingen?

Est-il vrai que la Direction centrale de la lutte contre la criminalité grave et organisée mène une enquête? Des contrôles externes ont-ils lieu dans les ateliers? La SNCB mène-t-elle aussi des contrôles elle-même? Quels mécanismes de contrôle existent-ils et quelles actions supplémentaires seront-elles entreprises?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB ne recourt pas aux sous-traitants mentionnés dans les articles et n'est pas informée d'une enquête en cours.

Des contrôles effectués par les autorités publiques compétentes ont effectivement lieu dans les ateliers.

La SNCB suit les prescriptions en matière de marchés publics tant pendant leur adjudication que pendant leur exécution. En ce qui concerne l'adjudication, le cahier des charges de la SNCB renvoie à l'article 7 de la loi de 2016 relative aux marchés publics qui comporte une obligation de respecter le droit environnemental, social et du travail. Concernant les secteurs perméables à la fraude comme la construction, le nettoyage et le gardiennage, des dispositions spécifiques sont introduites pour contrer celle-ci.

Dans le cahier des charges, il est par ailleurs renvoyé aux articles 67 à 69 de la même loi, en vertu desquels les candidats peuvent être exclus pour cause de fraude, de traite des êtres humains, d'occupation de ressortissants de pays tiers en séjour illégal et de dettes sociales ou fiscales. Pour tout marché dont le montant dépasse le seuil européen, la SNCB fait usage du document unique de marché européen, au moyen duquel les sous-traitants de l'adjudicataire sont identifiés. L'adjudicataire effectue, à cette occasion, une déclaration sur l'honneur. Il est tenu de remettre, pendant l'exécution du marché, la liste de ses sous-traitants. La SNCB procède à des contrôles, principalement dans les secteurs sensibles à la fraude.

La SNCB applique également la circulaire du 26 janvier 2018 relative à la lutte contre le dumping social. Sur la base de cette circulaire, un code de conduite des fournisseurs a été élaboré. La SNCB œuvre par ailleurs à l'instauration d'un *corporate social responsibility system* dans ses cahiers des charges.

Pendant l'exécution du marché, la SNCB peut effectuer des contrôles par le biais du contrôle d'accès présent sur le site ou au moyen de la liste du personnel présent. Une gestion électronique de

Klopt het dat de centrale directie van de bestrijding van de zware en georganiseerde criminaliteit een onderzoek voert? Vinden er in de werkplaatsen externe controles plaats? Voert de NMBS ook zelf controles uit? Welke controlemechanismen bestaan er en welke bijkomende acties zullen worden genomen?

24.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS maakt geen gebruik van de in de artikels geciteerde onderaannemers en is niet op de hoogte van een lopend onderzoek.

Er vinden inderdaad controles plaats in de werkplaatsen door de bevoegde overheidsdiensten.

De NMBS volgt de voorschriften inzake de overheidsopdrachten zowel tijdens de gunning als tijdens de uitvoering. Voor de gunning verwijst het lastenboek van de NMBS naar artikel 7 van de wet van 2016 inzake overheidsopdrachten, dat een verplichting inhoudt om het milieurecht, het sociaal recht en het arbeidsrecht te eerbiedigen. Voor fraudegevoelige sectoren zoals de bouw, de schoonmaak en de bewakingssector worden daartoe specifieke bepalingen ingevoerd.

In het lastenboek wordt tevens verwezen naar de artikelen 67 tot 69 van dezelfde wet, op grond waarvan kandidaten kunnen worden uitgesloten wegens fraude, mensenhandel, tewerkstelling van illegaal verblijvende onderdanen van derde landen en sociale of fiscale schulden. Voor alle opdrachten waarvan het bedrag de Europese drempel overstijgt, werkt de NMBS met het Europees aanbestedingsdocument, waarmee de onderaannemers van de opdrachtnemer worden geïdentificeerd. De opdrachtnemer legt daarbij een verklaring op erewoord af. Tijdens de uitvoering moet hij de lijst van zijn onderaannemers overhandigen. De NMBS voert controles uit, vooral in de fraudegevoelige sectoren.

De NMBS past ook de rondzendbrief van 26 januari 2018 betreffende de strijd tegen sociale dumping toe. Op basis daarvan werd een leveranciergedragscode opgesteld. De NMBS werkt voorts aan een *corporate social responsibility system* in haar lastenboeken.

Tijdens de uitvoering kan de NMBS controles uitvoeren via de op de site aanwezige toegangscontrole of aan de hand van de lijst van het aanwezige personeel. Voor onder meer

la liste est prévue notamment pour les travaux immobiliers, ce qui permet à la SNCB de contrôler les travailleurs détachés.

En matière de dumping social, les entreprises publiques doivent donner le bon exemple.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55010828C de M. Raskin est transformée en question écrite.

25 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur la rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55010875C)
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur le projet de la gare de Gand-Saint-Pierre" (55011012C)
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur la gare de Gand-Saint-Pierre" (55011181C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des projets de gare" (55010932C)

25.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La rénovation de la plus importante gare de voyageurs de Flandre, à savoir la gare de Gand-Saint-Pierre, a débuté en 2005 et ne sera finalisée qu'en 2027. Cette rénovation ne sera, de surcroît, pas menée comme prévu initialement, dès lors que ce projet s'est révélé hors de prix. Dans son rapport, la Cour des comptes a recherché les causes du retard accusé par le projet ainsi que des dépassements de budgets observés. Il ressort notamment du rapport que l'échéancier était irréaliste et que d'importants écarts constatés entre le coût estimé et les dépenses réelles n'ont pas été examinés.

Quelle suite le ministre réservera-t-il au rapport? Quel est l'état d'avancement de la rénovation?

25.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): La Cour des comptes a relevé un certain nombre d'éléments graves dans le dossier de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre. Le calendrier et le budget initial n'ont absolument pas été respectés. L'écart entre l'évaluation des coûts et les offres soumises pour la deuxième phase du projet est colossal mais on n'a jamais recherché de solution pour remédier au problème. La date de 2027 est à présent avancée pour la fin des travaux.

Quelles actions le ministre entreprendra-t-il à la

onroerende werken wordt de lijst elektronisch beheerd, wat de NMBS de mogelijkheid biedt om de gedetacheerde werknemers te controleren.

Wat sociale dumping betreft, moeten overheidsbedrijven het goede voorbeeld geven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55010828C van de heer Raskin wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

25 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van het Rekenhof over de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters" (55010875C)
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van het Rekenhof over het project Gent-Sint-Pieters" (55011012C)
- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van het Rekenhof over het station Gent-Sint-Pieters" (55011181C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het management van stationsprojecten" (55010932C)

25.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De renovatie van het belangrijkste reizigersstation in Vlaanderen, dat van Gent-Sint-Pieters, is gestart in 2005 en zal pas opgeleverd zijn in 2027. De renovatie zal ook niet gebeuren zoals oorspronkelijk bedoeld, omdat dit onbetaalbaar bleek. In dit rapport gaat het Rekenhof op zoek naar de oorzaken van de vertraging en de budgetoverschrijdingen. Uit het rapport blijkt onder meer dat de tijdsplanning onrealistisch was en dat grote verschillen tussen de geraamde kostprijs en de reële uitgaven niet werden onderzocht.

Hoe zal de minister omgaan met dit rapport? Wat is de huidige stand van zaken van de renovatie?

25.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Het Rekenhof wees op een aantal ernstige zaken in het renovatiedossier van het station Gent-Sint-Pieters. De timing en het oorspronkelijke budget werden zwaar overschreden. Het verschil tussen de kostenraming en de ingediende offertes voor de tweede fase van het project is heel groot, maar blijkbaar werd daarvoor nooit naar een oplossing gezocht. Nu wordt de einddatum van 2027 naar voor geschoven.

Welke acties zal de minister ondernemen naar

suite du rapport de la Cour des comptes? A-t-il déjà demandé des explications à la SNCB? Des concertations ont déjà eu lieu avec l'échevin compétent de Gand. Le ministre organisera-t-il également des concertations avec Mme Dutordoir? Quelles initiatives concrètes prendra-t-il afin de remettre le projet sur la bonne voie? Confirme-t-il que la date définitive de réception des travaux est fixée à 2027? Y aura-t-il une enquête sur les évaluations de coûts et l'estimation incorrecte des budgets? Comment empêchera-t-on que de telles situations se représentent à l'avenir?

25.03 Jan Briers (CD&V): Les conclusions du rapport sont hallucinantes. La réception de la première phase accuse 15 mois de retard et son coût dépasse déjà de 36 % ce qui était prévu. L'attribution de la deuxième phase accuse déjà un retard de quatre ans. La Cour des comptes estime que la SNCB aurait dû investiguer plus à fond les causes des grands écarts entre les estimations et les offres, mais le SPF n'a pas non plus insisté pour obtenir une analyse plus approfondie. La SNCB avance désormais fin 2027 comme date butoir. Nous assisterons bientôt à l'achèvement des travaux à Oosterweel avant celui de la gare la plus fréquentée de Flandre.

Quelles leçons la SNCB tire-t-elle du projet et du rapport de la Cour des comptes? Quelles leçons le ministre et le SPF en tirent-ils? Quels sont les projets suivants pour la seconde phase? Le troisième marché public a-t-il déjà été rendu public? Quel est le budget disponible pour la deuxième phase et la SNCB peut-elle garantir que les offres correspondent cette fois effectivement aux estimations? Quel est désormais le calendrier pour les adjudications et le démarrage des travaux?

25.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Dans le cahier des charges, il est également fait référence aux articles 67 à 69 de la même loi sur la base de laquelle des candidats peuvent être exclus en raison de problèmes de fraude, de traite des êtres humains, d'occupation de ressortissants de pays tiers en séjour illégal dans notre pays et de dettes sociales ou fiscales. Pour tous les marchés publics dont le montant dépasse le seuil européen, la SNCB utilise le document européen qui permet d'identifier les sous-traitants de l'adjudicataire. L'adjudicataire fait à cet égard une déclaration sur l'honneur. Pendant l'exécution des travaux, l'adjudicataire doit remettre la liste de ses sous-traitants. La SNCB procède à des contrôles, essentiellement dans les secteurs sensibles à la fraude.

La SNCB applique en outre la circulaire du

aanleiding van het verslag van het Rekenhof? Heeft hij al om uitleg gevraagd aan de NMBS? Er werd al overlegd met de bevoegde schepen van Gent. Zal de minister ook overleggen met mevrouw Dutordoir? Welke concrete initiatieven zal de minister nemen om het project op het goede spoor te zetten? Bevestigt hij de definitieve datum van oplevering in 2027? Komt er een onderzoek naar de kostenramingen en de verkeerde inschatting van de budgetten? Hoe zullen dergelijke zaken in de toekomst worden vermeden?

25.03 Jan Briers (CD&V): De conclusies van het rapport zijn hallucinant. De eerste fase werd 15 maanden te laat opgeleverd en kostte al meer dan 36 % meer dan gepland. De tweede fase heeft al vier jaar vertraging opgelopen. Het Rekenhof vindt dat de NMBS grondiger naar een verklaring voor de grote verschillen tussen raming en offertes had moeten zoeken, maar ook de FOD heeft niet aangedrongen op een grondigere analyse. De NMBS schuift nu eind 2027 naar voren als streefdatum. De realisatie van Oosterweel zal er straks vlugger zijn dan die van het drukste station van Vlaanderen.

Welke lessen trekt de NMBS uit het project en het rapport van het Rekenhof? Welke lessen trekken de minister en de FOD hieruit? Wat zijn de verdere plannen voor de tweede fase? Werd de derde overheidsopdracht reeds bekendgemaakt? Wat is het beschikbare budget voor de tweede fase en kan de NMBS garanderen dat de offertes nu wel binnen de ramingen passen? Wat is de verdere timing voor de aanbesteding en de start van de werken?

25.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In het lastenboek wordt tevens verwezen naar de artikelen 67 tot 69 van dezelfde wet, op grond waarvan kandidaten kunnen worden uitgesloten wegens fraude, mensenhandel, tewerkstelling van illegaal verblijvende onderdanen van derde landen en sociale of fiscale schulden. Voor alle opdrachten waarvan het bedrag de Europese drempel overstijgt, werkt de NMBS met het Europees aanbestedingsdocument, waarmee de onderaannemers van de opdrachtnemer worden geïdentificeerd. De opdrachtnemer legt daarbij een verklaring op erewoord af. Tijdens de uitvoering moet hij de lijst van zijn onderaannemers overhandigen. De NMBS voert controles uit, vooral in de fraudegevoelige sectoren.

De NMBS past ook de rondzendbrief van 26 januari

26 janvier 2018 concernant la lutte contre le dumping social. Sur cette base, un code de conduite pour les fournisseurs a été rédigé. La SNCB planche par ailleurs sur un *corporate social responsibility system* pour ses cahiers des charges.

Au cours de l'exécution des travaux, la SNCB peut procéder à des contrôles par le biais du contrôle d'accès présent sur le site ou sur la base de la liste du personnel présent. Notamment pour les travaux immobiliers, la liste est gérée électroniquement, ce qui permet à la SNCB de contrôler les travailleurs détachés.

En ce qui concerne le dumping social, les entreprises publiques doivent donner le bon exemple.

25.05 Tomas Roggeman (N-VA): La Cour des comptes a mis à nu de nombreux problèmes, non seulement à propos de la gare de Gand-Saint-Pierre, mais concernant la rénovation des gares en général. À l'heure actuelle, aucun projet de gare ne respecte le calendrier ou le budget planifié.

Quels enseignements le ministre tire-t-il du rapport de la Cour des comptes? Un revirement est-il nécessaire dans la gestion des grands projets de gare à la SNCB? Quelles mesures ont été prises afin d'éviter que ce genre de situations intolérables ne se reproduise? Envisage-t-on des mesures telles qu'une réorganisation de la direction Gares, un audit de la gestion immobilière ou une révision de la décision de laisser Eurogare subsister en tant qu'entreprise distincte? Le ministre envisage-t-il un renforcement des possibilités de contrôle de la SNCB par le SPF Mobilité?

25.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai lu attentivement le rapport, qui appartient toutefois – à mes yeux – à l'histoire. Même si nous pouvons en tirer des leçons, je ne puis en aucun cas être tenu responsable des décisions prises dans le passé.

Quoi qu'il en soit, le rapport a toute son utilité et aidera la SNCB dans la gestion de grands projets. Le SPF Mobilité suit attentivement tous les projets d'investissement selon des processus dont il a été convenu avec les sociétés. La SNCB et Infrabel fournissent au SPF Mobilité des dossiers sur l'évolution des projets en cours. On établit une distinction entre les dossiers permanents, tels que les investissements dans l'entretien du rail, et les dossiers limités dans le temps, tels que l'aménagement d'une ligne de chemin de fer ou l'achat de matériel. Pour ces derniers, on opère également une distinction entre les projets de type 1

2018 betreffende de strijd tegen sociale dumping toe. Op basis daarvan werd een leveranciergedragscode opgesteld. De NMBS werkt voorts aan een *corporate social responsibility system* in haar lastenboeken.

Tijdens de uitvoering kan de NMBS controles uitvoeren via de op de site aanwezige toegangscontrole of aan de hand van de lijst van het aanwezige personeel. Voor onder meer onroerende werken wordt de lijst elektronisch beheerd, wat de NMBS de mogelijkheid biedt om de gedetacheerde werknemers te controleren.

Wat sociale dumping betreft, moeten overheidsbedrijven het goede voorbeeld geven.

25.05 Tomas Roggeman (N-VA): Het Rekenhof heeft heel wat pijnpunten blootgelegd, niet alleen over het station Gent-Sint-Pieters, maar over stationsrenovatie in het algemeen. Momenteel is geen enkel stationsproject op schema of binnen het geplande budget.

Welke lessen trekt de minister uit het rapport van het Rekenhof? Is er een ommezwaai nodig in het beheer van de grote stationsprojecten bij de NMBS? Welke maatregelen werden er genomen om herhaling van dit soort wantoestanden te vermijden? Worden maatregelen overwogen zoals een reorganisatie van de directie Stations, een audit van het vastgoedbeheer of een herziening van de beslissing om Eurogare te laten voortbestaan als afzonderlijk bedrijf? Overweegt de minister een versterking van de toezichtsmogelijkheden van de FOD Mobiliteit op de NMBS?

25.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb het rapport grondig gelezen, maar voor mij gaat het om geschiedenis. We kunnen daar wel uit leren, maar ik ben in geen geval verantwoordelijk voor het verleden.

Het rapport is in elk geval nuttig en zal de NMBS helpen bij het beheer van grote projecten. De FOD Mobiliteit volgt alle investeringsprojecten van nabij op, volgens processen die met de vennootschappen zijn afgesproken. De NMBS en Infrabel bezorgen de FOD Mobiliteit dossiers over de evoluties van de lopende projecten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen continue dossiers, zoals investeringen in het onderhoud van het spoor, en in de tijd afgebakende dossiers, zoals de aanleg van een spoorlijn of de aankoop van materieel. Bij deze laatste dossiers wordt er bovendien een onderscheid gemaakt tussen projecten van type 1

et de type 2 en tenant compte de l'importance stratégique de chaque projet d'investissement. Cette liste est actualisée tous les ans.

Chaque trimestre, nous recevons des dossiers d'avancement pour les projets de type 1 et chaque semestre pour les projets de type 2 ainsi que pour les dossiers permanents. Le SPF Mobilité établit ensuite des rapports à l'intention du ministre sur l'évolution, la planification et le budget. Les projets de type 1 font l'objet d'une réunion de suivi au moins une fois par an avec le *project manager* et les représentants d'Infrabel et de la SNCB.

Le projet de la SNCB pour la gare de Gand-Saint-Pierre fait toujours l'objet d'un suivi trimestriel et, dans ce dossier, la SNCB a toujours agi en bon père de famille, dans l'intérêt des voyageurs.

Depuis l'entrée en fonction de Sofie Dutordoir et de Patrice Couchard à la tête de Stations, la gestion des nouveaux projets de gares a été examinée attentivement, sur la base du principe selon lequel les gares doivent être des lieux fonctionnels, où le client occupe une position centrale et où la primauté est accordée à la standardisation et à l'intermodalité. Ces dernières années, la SNCB a effectivement pris des initiatives importantes pour mieux gérer les projets de gares; ce travail doit être poursuivi et épuré en continu. C'est l'un de mes objectifs en ma qualité de nouveau ministre de la Mobilité.

L'avant-projet initial pour Gand-Saint-Pierre a été réexaminé dans l'optique de la mobilité du futur. La gare recevra une toiture à part entière et le nombre d'emplacements pour vélo souterrains passera de 13 500 à 17 000, de sorte à ce que la gare devienne un lieu fonctionnel, sûr, durable et contemporain. La deuxième phase de rénovation doit débuter après l'été 2021. La SNCB conjuguera toutes ses forces et celles de la ville de Gand pour pouvoir finaliser le projet en 2027. L'enquête publique pour la demande d'autorisation environnementale relative au projet de gare modifié a débuté le 27 octobre et durera un mois.

25.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Personne ne tient le ministre pour responsable de la débâcle de Gand. Toutefois, nous espérons qu'il tirera des leçons de ce dossier. Des rapports corrects ont été remis au SPF Mobilité mais personne ne s'y est préoccupé des énormes dépassements de budget annoncés ni de la différence importante entre les offres et les factures. Cet état de choses n'est pas imputable au ministre mais il lui incombe en revanche de mettre en place un mécanisme qui

en type 2, waarbij rekening wordt gehouden met het strategisch belang van elk investeringsproject. Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd.

Elk trimester krijgen wij voortgangdossiers voor de projecten van type 1 en elk semester voor de projecten van type 2 en de continue dossiers. De FOD Mobiliteit stelt vervolgens rapporten voor de minister op over de evolutie, de planning en het budget. Projecten type 1 zijn minstens één keer per jaar het voorwerp van een opvolgingsvergadering met de projectmanager en de vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS.

Het NMBS-project Gent-St-Pieters wordt nog steeds driemaandelijks opgevolgd en in dit dossier heeft de NMBS steeds gehandeld als een goede huisvader, in het belang van de reiziger.

Met de komst van Sofie Dutordoir en Patrice Couchard als directeur Stations werd het beheer van de nieuwe stationsprojecten nauwkeurig bekeken, vanuit het principe van functionele stations waar de klant centraal staat en standaardisatie en intermodaliteit primeren. In de laatste jaren heeft de NMBS wel degelijk grote stappen gezet om de stationsprojecten beter te beheren en dit moet continu worden verdergezet en verfijnd. Dat is een van mijn doelen als nieuwe minister van Mobiliteit.

Met het oog voor de mobiliteit van de toekomst werd het oorspronkelijke voorontwerp van Gent-St-Pieters daarom herbekeken. Gent-St-Pieters krijgt nu een volwaardige overkapping en een uitbreiding van de ondergrondse fietsparkeerplaatsen van 13.500 naar 17.000, voor een functioneel, veilig, duurzaam en eigentijds station. Na de zomer van 2021 moet de tweede vernieuwingsfase starten. De NMBS bundelt alle krachten met de stad Gent om het project in 2027 te kunnen afwerken. Het openbaar onderzoek voor de omgevingsvergunningsaanvraag voor het aangepast stationsontwerp is gestart op 27 oktober en zal één maand in beslag nemen

25.07 Joris Vandenbroucke (sp.a): Niemand houdt de minister verantwoordelijk voor het debacle in Gent. We hopen wel dat hij lessen leert uit dit dossier. Er werden netjes rapporten afgeleverd aan de FOD Mobiliteit, maar daar deed niemand iets met de aangekondigde enorme budgetoverschrijdingen en de kloof tussen de offertes en de facturen. Dat is niet de verantwoordelijkheid van de minister, maar het is wel zijn verantwoordelijkheid om een mechanisme

permettre de réagir à de telles situations.

te hebben om op zulke toestanden te kunnen reageren.

Je suis heureux d'entendre que Mme Dutordoir étudiera de près l'ensemble du processus et j'espère que la gare sera enfin prête en 2027.

Ik ben blij te horen dat mevrouw Dutordoir het hele proces onder de loep zal nemen en hoop dat het station in 2027 eindelijk klaar zal zijn.

25.08 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Le ministre affirme à raison que la responsabilité incombe à ses prédécesseurs mais il n'empêche que c'est à lui d'inverser la tendance. Nous y comptons tous, ainsi que tous les Gantois.

25.08 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): De minister zegt terecht dat de verantwoordelijkheid bij zijn voorgangers ligt, maar dat neemt niet weg dat hij het tij moet keren. Wij allemaal en alle Gentenaars rekenen daarop.

La procédure est complexe, mais il s'avère qu'ici aussi, beaucoup d'informations ont circulé sans être le moins du monde exploitées. C'est à ce niveau là, espérons-le, que des changements interviendront. Je trouve étrange que le ministre qualifie la SNCB de bon père de famille, mais annonce malgré tout un virage à 180°. Tous les politiques doivent en tout cas joindre leurs forces afin d'obtenir enfin l'achèvement de la gare en 2027.

De procedure is ingewikkeld, maar ook hier blijkt dat er vooral veel informatie over en weer ging, zonder dat er iets mee werd gedaan. Het is dat wat hopelijk zal veranderen. Ik vind het vreemd dat de minister de NMBS een goede huisvader noemt, maar toch een ommezwaai aankondigt. In elk geval moeten alle politici de krachten bundelen om het station eindelijk opgeleverd te krijgen in 2027.

25.09 Jan Briers (CD&V): Il est positif que le ministre se saisisse de tant de dossiers en si peu de temps.

25.09 Jan Briers (CD&V): Het is goed dat de minister zoveel aanpakt in zo weinig tijd.

25.10 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre n'est pas responsable du passé, mais bien de l'avenir. Les mesures que je propose peuvent améliorer la gestion des processus en matière immobilière. Mais le ministre ne s'engage pour aucune de mes propositions. Il annonce par contre qu'un changement radical est amorcé, mais c'est au fruit qu'on juge l'arbre.

25.10 Tomas Roggeman (N-VA): De minister draagt geen verantwoordelijkheid voor het verleden, maar wel voor de toekomst. De maatregelen die ik voorstel kunnen het procesbeheer in het vastgoed verbeteren. De minister engageert zich echter voor geen enkel van mijn voorstellen. Hij zegt wel dat de ommezwaai al is ingezet, maar *the proof of the pudding is in the eating*.

La pratique dira si ces démarches seront suffisantes. Si de nouveaux projets ou de nouvelles phases de projets existants continuent à dérailler, cela relèvera bien de la responsabilité politique du ministre.

De praktijk zal uitwijzen of die stappen volstaan. Als nieuwe projecten of nieuwe fases daarvan blijven ontspreken, valt dat wel onder de beleidsverantwoordelijkheid van de minister.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le président: Les questions n^{os} 55011176C et 55011216C de Monsieur Parent sont transformées en questions écrites, ainsi que les questions n^{os} 55011248C, 55011249C et 55011263C de Monsieur Van den Bergh.

De voorzitter: De vragen nrs. 55011176C en 55011216C van de heer Parent worden omgezet in schriftelijke vragen, alsook de vragen nrs. 55011248C, 55011249C en 55011263C van de heer Van den Bergh.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 08.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.08 uur.