

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 2 DECEMBRE 2020

WOENSDAG 2 DECEMBER 2020

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 29 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14:29 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01.01 **Yoleen Van Camp (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de vorige commissievergadering heb ik u inderdaad al verschillende vragen gesteld over onze regio, de Kempen, die zowat 500.000 inwoners telt. Vrijwel alle vragen zijn toen aan bod gekomen, op de vraag over de ondertunneling van onze spooroverwegen na.

Ik weet dat de vervoersmaatschappijen ernaar streven om de overwegen veiliger te maken en zoveel mogelijk weg te werken. In Herentals, eigenlijk het hoofdstation van de Kempen, wachten de Kempenaars al decennialang op de ondertunneling van twee overwegen die cruciaal zijn voor het spoorvervoer in de gehele Kempen. De vraag komt dus niet louter uit Herentals, veeleer uit heel de Kempen.

Voorgaande regeringen legden in dit verband andere klemtonen. Zo gaf de regering-Di Rupo bijvoorbeeld voorrang aan de ondertunneling van een onbelangrijke spooroverweg in Braibant, een dorpje met amper 1.000 inwoners in Wallonië.

Mijnheer de minister, wat is uw visie? Zult u werk maken van belangrijke ondertunnelingen in grote steden en regio's, zoals de spooroverwegen in de Kempen, waarnaar ik verwees?

01.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Camp, in antwoord op uw vraag deelt de NMBS mij het volgende mee. In het kader van het masterplan stationsomgeving Herentals werd er een oplossing uitgewerkt voor de ondertunneling van de overwegen Olympiadelaan en Poederleeseweg. Beide moeten achtereenvolgens aangepakt worden. Eerst moet de overweg Poederleeseweg vervangen worden; de overweg Olympiadelaan zal op dat moment fungeren als omleidingsweg. Nadien pas kan de overweg Olympiadelaan vervangen worden. Voor dat project bestaat er een stuurgroep waarin Infrabel, de stad Herentals en het AWW vertegenwoordigd zijn. Het AWW trekt het dossier voor de overweg Poederleeseweg, aangezien dat een zeer groot knelpunt op een gewestweg betreft.

Het studiebestek om de mogelijke scenario's te onderzoeken tot en met een startnota is momenteel in een gunningsfase. Na dat onderzoek van de alternatieven en de beslissing over de gekozen variant, dient het vergunningstraject nog doorlopen te worden.

Vervolgens volgen de ontwerp- en uitvoeringsfases. Hoewel het dossier zeker en vast aangepakt wordt in deze legislatuur, zal een volledige realisatie van dit project niet meer in de huidige legislatuur kunnen plaatsvinden, gelet op het nog te overlopen variantenonderzoek en het verloop van de procedure, zo meldt mij de NMBS.

01.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het doet mij heel veel plezier dat u de studie erkent, dat deze loopt en dat die nu zelfs in de gunningfase zit. Ik hoop van harte dat wij een snelle aanbesteding kunnen doen en de studie snel kunnen uitvoeren. Als er effectief een snellere oplossing zou zijn, of zou blijken uit die studie, kunnen wij deze legislatuur minstens reeds starten met de oplossing. Misschien kan ze nog niet afgewerkt worden, maar als ze reeds aangevat kan worden, zou dat de Kempenaar een heel groot plezier doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, les chiffres de l'institut Vias sont particulièrement alarmants. En effet, sur les neuf premiers mois de l'année 2019, les routes de la province de Luxembourg ont tué 31 fois en 9 mois, contre 14 fois l'an dernier pendant la même période. Cela représente 17 tués supplémentaires, c'est-à-dire l'augmentation la plus importante en Région wallonne, qui enregistre des hausses dans presque toutes les provinces, pour arriver à un total de 40 tués supplémentaires.

Au total, selon, Benoît Godart, le porte-parole de Vias: "Il y a eu presque 50 tués en 2019 dans la province. C'est le plus mauvais chiffre depuis dix ans, à l'exception de 2015."

Ces chiffres représentent les personnes décédées directement sur les lieux d'un accident. Ils pourraient donc augmenter si l'on tient compte des personnes mortes dans les jours qui ont suivi l'accident.

Toujours selon le porte-parole de Vias: "La particularité de la province de Luxembourg est que ses routes bordées d'arbres peuvent être sources d'accidents. De même que le comportement des jeunes conducteurs, et l'absence d'alternative à la voiture, en soirée ou le week-end, par rapport à d'autres régions."

Les explications du porte-parole de Vias pointent là où le bât blesse en province de Luxembourg: des routes dangereuses et surtout le manque d'alternatives à la voiture. De plus, Vias constate que les accidents en camion sont également en nette augmentation.

Les chiffres pour le premier semestre de 2020 ne sont pas plus rassurants. Les accidents sont un peu moins nombreux grâce au confinement, mais ils sont bien plus graves.

Monsieur le ministre, que comptez-vous mettre en place pour tenter de faire diminuer les chiffres alarmants de Vias?

Plus spécifiquement pour la province de Luxembourg, le diagnostic avancé par le porte-parole de Vias est clair. Il s'agit d'une région rurale où les alternatives à la voiture sont rares, et où les routes sont dangereuses. Allez-vous tenir compte des particularités de cette province, et d'autres si nécessaire?

Enfin, que comptez-vous mettre en place pour lutter contre les accidents de camion, de plus en plus fréquents? Je vous remercie.

02.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Hanus, je partage évidemment vos préoccupations en matière de sécurité routière. Elles figurent en bonne place dans ma note de politique générale. J'ai eu l'occasion d'en débattre pas plus tard que ce mardi 1^{er} décembre lors des États généraux de la Sécurité routière en Wallonie, avec la ministre wallonne Mme De Bue et mon collègue Philippe Henry.

Il est important de constater, comme l'a mentionné le porte-parole de Vias, que les sources d'accidents sont variées. Les accidents peuvent être dus aux infrastructures routières défectueuses, qui ne relèvent pas de la compétence du fédéral mais des Régions ou des communes, à une certaine catégorie de conducteurs qui seraient plus imprudents que les autres, ou à des véhicules qui seraient plus dangereux. Les solutions à dégager sont donc nombreuses et doivent être apportées par les différents acteurs belges responsables en matière de sécurité routière. C'est une remarque générale que je voulais faire.

En ce qui concerne votre première question, il me semblerait opportun, dans ce contexte précis, d'obtenir une analyse plus poussée des statistiques dans le but d'examiner si certaines régions de la province du Luxembourg sont plus touchées que d'autres. Il faudrait également voir sur quel type de route les accidents se produisent et ce, tant pour les automobilistes que pour les camions. Si cette analyse montrait que de nombreux accidents avaient lieu sur une route donnée, il devrait être envisagé soit d'y pratiquer davantage de contrôles, soit d'y installer des radars sur les tronçons concernés, soit de procéder à des travaux spécifiques d'amélioration des conditions de circulation.

Des comportements spécifiques peuvent évidemment provoquer des risques d'accident accrus. C'est la raison pour laquelle nous sommes en train de travailler avec mes collègues le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice sur des solutions multiples, pour éviter la récurrence de personnes ayant commis des infractions routières. Les modalités doivent encore être définies mais vous savez que je mise très fortement sur les stages de ré-apprentissage de la conduite, avec un ensemble de mesures, y compris des contrôles accrus qui doivent réduire le nombre d'infractions sur les routes et donc le risque d'accident.

Je voudrais néanmoins relever un risque de biais dans l'analyse de chiffres qui concernent une zone trop petite. Je n'ai pas étudié la question mais vous connaissez peut-être cette actualité mieux que moi en tant qu'observatrice locale. Il suffit parfois de quelques accidents très graves pour gonfler et tronquer l'image réelle d'une situation et de la sécurité sur nos routes. Le contexte du coronavirus a diminué la circulation sur les routes et je pense qu'il faut pouvoir faire des comparaisons sur plusieurs années.

Pour ce qui concerne votre deuxième question, il me semble important, et je l'ai dit dans le cadre de nos discussions la semaine passée, de promouvoir des modes de déplacement alternatifs comme le train et le vélo. La promotion de ces moyens alternatifs passe également par une infrastructure de qualité qui permet dans bien des cas de diminuer le risque d'accident ou la gravité des accidents. Par exemple, pour le vélo, l'aménagement de pistes cyclables optimisées est un point important et ce, notamment pour améliorer la sécurité des cyclistes. Il en faut qui soient adaptées aux vélos classiques tout en prenant en compte le sort des vélos électriques et l'accroissement du trafic cycliste en général.

En ce qui concerne votre troisième question, à la suite de l'adoption du règlement européen 2019/2144 relatif à la sécurité générale des véhicules, de nouveaux dispositifs de sécurité avancés pour les véhicules seront progressivement rendus obligatoires dans le marché unique. Ces dix nouvelles obligations entreront en vigueur en plusieurs phases, de 2022 à 2029. La Belgique est impliquée par mon intermédiaire et par celui du SPF Mobilité dans les travaux relatifs à la définition des prescriptions techniques de ces dispositifs.

Pour les véhicules lourds et les camions en particulier que vous citez dans votre question, certains dispositifs seront rendus obligatoires plus tôt, dès 2022 et 2024 pour ce qui concerne les véhicules neufs. Je peux citer par exemple la protection contre l'encastrement, l'avertissement de collision ou du risque de collision avec des piétons ou des cyclistes, des systèmes de vision indirecte, des systèmes de détection de dérive de la trajectoire ou encore des avertisseurs de perte d'attention ou de somnolence du conducteur. En effet, l'endormissement au volant est certainement l'une des causes d'accident.

Je conclurai en vous disant qu'étant donné le large panel de dispositifs couvert et le haut niveau d'exigence de leurs prescriptions techniques, la généralisation de ces équipements de sécurité devrait contribuer significativement à une réduction du nombre d'accidents et de leur gravité. Je formule à nouveau le vœu que nous puissions avec la commission de la Mobilité travailler sur ce sujet et trouver des solutions concrètes pour répondre à l'objectif très ambitieux mais nécessaire du gouvernement en matière de diminution des blessés graves et des tués sur la route.

02.03 MéliSSa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour l'exhaustivité de votre réponse. Il s'agit en effet d'un enjeu primordial pour la province de Luxembourg - d'où je viens -, et ceci toutes communes confondues. Nous faisons partie d'un territoire avant tout rural, où l'offre de mobilité est insuffisante et où le recours à la voiture reste, hélas, nécessaire à beaucoup de citoyens. Le nombre d'accidents y est donc corrélié.

Je vous remercie, dès lors, d'avoir présenté en quelques mots le vaste programme du gouvernement ainsi que votre vision pour les années à venir. J'espère que ce programme restera ancré dans la réalité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Nathalie Gilson (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, si je me souviens bien, ma question a été déposée à la mi-novembre quand le dossier était au cœur de l'actualité. Je ne vais donc pas reprendre l'intégralité de ma question et me contenter d'écouter votre réponse, monsieur le ministre, qui sera certainement actualisée. L'objectif est de savoir où nous en sommes et quelles sont les concertations qui ont été organisées avec les entités fédérées et, en particulier, avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant ce projet de taxation kilométrique.

03.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, madame Gilson, j'ai déjà eu l'occasion de répondre à cette question, jeudi dernier, en séance plénière. Mais il est vrai que la question et la réponse avaient été formulées en néerlandais puisqu'il s'agissait d'une question de M. Raskin.

Cela dit, je ne suis toujours pas membre du gouvernement bruxellois. Ce dernier a manifestement toujours à son programme l'instauration d'un système de taxation kilométrique dite intelligente. Toutefois, force est de constater que le texte n'est pas encore prêt. Nous l'analyserons dès qu'il sera en notre possession. Mais nous avons d'ores et déjà signalé que nous avons demandé à la Région bruxelloise de bien vouloir saisir, dès qu'elle serait prête, les organes ad hoc, en l'occurrence le Comité de concertation qui réunit à la fois des membres du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux. J'attire ici l'attention sur le fait que la Région wallonne souhaite également que cette concertation puisse avoir lieu.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, nous jugerons sur pièce. En effet, nous devons avoir la politesse, l'intelligence et la sagesse d'attendre la proposition bruxelloise, avant d'émettre un jugement, d'accepter, de refuser ou d'amender ladite proposition.

03.03 Nathalie Gilson (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

La concertation est effectivement essentielle. Toutefois, on peut peut-être regretter les nombreux effets d'annonce qui ont provoqué des réactions en chaîne de responsables des autres Régions, ce que l'on peut comprendre.

Quoi qu'il en soit, nous continuerons à suivre ce dossier, sachant que, pour le MR, une taxe kilométrique aurait un effet contraignant qui risquerait d'entraîner des effets collatéraux très négatifs pour l'économie et pour les habitants de la Région bruxelloise.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert reeds van even geleden, maar ik heb er toch voor gekozen om ze aan te houden, omdat ik denk dat wij er lessen uit kunnen trekken voor de toekomst.

Op 17 oktober was er door een actie van de Secuirail in het station Gent-Sint-Pieters een opstopping waardoor het onmogelijk werd de gezonde afstand te bewaren. De intentie was goed, men wilde voorkomen dat er te veel reizigers opstapten op de trein, maar de aanpak roept wel vragen op. Door de controle bovenaan de roltrap te organiseren, kon niemand nog een kant op. Ook afstappende reizigers konden moeilijk het perron verlaten.

Het is goed dat we bezettingsgraad van treinen onder controle willen houden. Daar is inderdaad soms

ingrijpen voor nodig, laat dat duidelijk zijn. De treinbegeleiders kunnen dat niet alleen. Daarom wordt ook Securail ingezet. Het uiteindelijke doel moet echter zijn om de reizigers te beschermen en klaarblijkelijk is dat hier niet gelukt.

Wat is er misgelopen tijdens deze actie van Securail?

Welke lessen leert Securail over deze fout gelopen interventie? Hoe zal het voorkomen dat volgende interventies wel volgens de geldende coronarichtlijnen kunnen verlopen?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, sinds het begin van de gezondheidscrisis stelt de NMBS alles in het werk om de maatregelen na te leven die de autoriteiten hebben opgelegd en om ervoor te zorgen dat de reizigers deze kunnen naleven. In dat opzicht stuurt de NMBS haar procedure continu bij, op basis van deze maatregelen en in overleg met de voogdijoverheid.

Een van de belangrijkste maatregelen is het beperken van de bezettingsgraad in de treinen, samen met de ad-hocversterking van het vervoersaanbod. Dit dispositief, dat een rigoureuze organisatie vereist, heeft met name de reizigers naar de kust in staat gesteld om tijdens de drukke vakantieperiode zo goed mogelijk te voldoen aan de gezondheidsmaatregelen. Dit dispositief wordt ook ingevoerd in het kader van de toekenning van de fameuze Hello Belgium Railpass.

Zoals voorzien in het koninklijk besluit van 28 juli, voert de NMBS wanneer een hoge bezettingsgraad wordt verwacht, zoals op 17 oktober richting kust, aan elke halte reizigerstellingen uit om overbezetting te vermijden.

Als er een risico van overbezetting bestaat, dan mogen de reizigers niet instappen en worden ze verzocht een andere trein te nemen. Dat noemt de NMBS het stop-and-gosysteem. Het gaat hierbij dus niet om een actie, wel om een procedure die van toepassing is in alle stations van het net. Op 17 oktober was er in voldoende maatregelen voorzien die overigens regelmatig probleemloos toegepast worden.

De situatie in Gent-St-Pieters was het gevolg van een samenloop van omstandigheden die de NMBS betreurt. De concentratie van reizigers in het station Gent-St-Pieters was te wijten aan het risico van overbezetting dat zich voordeed tijdens een beperkt tijdinterval terwijl er op dat moment ook drie perrons om technische redenen buiten dienst waren. Door verschillende incidenten op de lijn moest er tevens afgeweken worden van de oorspronkelijk voorziene spreiding. Het incident dat de grootste impact had op de kanalisatie van de reizigers was een wanhoopsdaad op de verbinding tussen Gent-St-Pieters en Brugge. Het treinverkeer op dit baanvak werd onderbroken tussen 11.20 uur en 12.57 uur. De trein moest via andere lijnen worden omgeleid, met aanzienlijke vertragingen en een grote toestroom van reizigers in het station Gent-St-Pieters tot gevolg.

Daarnaast kwam ook de menselijke factor onder druk te staan. De oorspronkelijk voorziene personeelscapaciteit voor stop-and-go werd last minute en onverwacht beperkt, niet alleen door voormelde incidenten maar ook omdat bepaalde agenten van Securail die bij het begin van de ochtend aanwezig waren onverwacht in quarantaine moesten door een mogelijke besmetting met COVID-19.

De NMBS heeft de gebeurtenissen geëvalueerd om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden of beter te beheren, met dien verstande dat niemand enige controle heeft over bepaalde problemen die verband houden met externe factoren.

Er zullen verschillende verbeteringen worden aangebracht aan de procedure. Zo zal er meer ingezet worden op realtime coördinatie van de verdeling van het personeel van Securail over het net zodat dit dynamischer kan verlopen en er altijd binnen vrij korte tijd personeel beschikbaar is.

De NMBS zal ook de aanwezigheid van de operationele verantwoordelijken van Securail op het terrein versterken in het kader van het *Passenger Flow Management*. Ze zal bovendien aan de spoorwegpolitiedienst vragen de rol van haar verbindingsofficier, die aanwezig is in het *security operation centre*, te versterken.

Aangezien de reizigers op 17 oktober 2020 de neiging hadden zich op het perron te blijven groeperen, hoewel een bredere spreiding op de perrons mogelijk was, zal de NMBS ook meer inzetten op het informeren en sensibiliseren van de reizigers over het stop-and-gosysteem en over de noodzaak zich goed

te verspreiden over de perrons.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor een heel uitvoerig antwoord.

Het klopt dat wij niet moeten blijven vasthangen aan die ene situatie op 17 oktober 2020. Het doet mij trouwens heel veel plezier dat die situatie door de NMBS en door Securail wordt geëvalueerd en dat er ook lessen uit worden getrokken, waarbij wordt bekeken op welke manier de stop-and-go-procedure nog beter kan worden gebruikt. Ook wordt daarbij bekeken op welke manier mensen, wanneer zij zich op een perron verzamelen, kunnen worden gesensibiliseerd om zich meer te verspreiden.

Wij moeten er immers voor zorgen dat wij ons treinverkeer gezond en veilig kunnen blijven organiseren.

Ik heb het hier in de commissie al een paar keer herhaald. Ik heb het ook herhaald naar aanleiding van uw beleidsnota en beleidsverklaring. Ik ben ervan overtuigd dat wij mensen terug naar de trein moeten krijgen door hen te overtuigen dat het veilig kan en is. Het doet mij dan ook ongelooflijk deugd dat de NMBS leert uit voorvallen en dat er verbeteringen en aanpassingen gebeuren, waardoor op die manier ervoor kan worden gezorgd dat mensen veilig met de trein kunnen reizen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag betreft een volledig ander onderwerp, maar is daarom niet minder belangrijk. Buurtbewoners van het station Brussel-Zuid klagen al een tijd over geluidsoverlast rondom het Hortaplein en de Barastraat. Dat lawaai komt niet van de treinen, zoals men misschien zou denken, maar wel van de koelinstallatie van het datacentrum. De nieuwe installatie maakt meer storend geluid dan de vorige installatie.

Reeds in 2016 ging men hierover in overleg met de NMBS. Toen zei de NMBS dat ze testen had gedaan om de geluidshinder van de installatie te verminderen, maar die blijken volgens de buurtbewoners weinig zoden aan de dijk te zetten. Ondertussen duurt het probleem voort.

Mijnheer de minister, welke maatregelen nam de NMBS reeds om het probleem te verhelpen? Werden er geluidsmetingen gedaan? Wat was het resultaat van de metingen? Welke maatregelen zijn in onderzoek? Welke maatregelen zullen wanneer worden uitgevoerd? Indien er geen bijkomende maatregelen in onderzoek zijn, waarom niet? Welke functies hebben nood aan de koelinstallatie?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, ik heb een antwoord van de NMBS op uw vragen gekregen, dat ik zal lezen.

De NMBS heeft de aannemer opgelegd om zelf zijn installatie conform de normen te maken. De aannemer heeft extra isolatie en betere trillingsdempers aan de machine aangebracht. Er werden verschillende geluidsmetingen gedaan, zowel geluidsvermogenmetingen als omgevingsmetingen. Al bij de eerste metingen bleek dat de koelmachines niet conform het bestek van de NMBS waren.

Er werden geluidsmetingen verricht door zowel De Fonseca, het studiebureau van de NMBS, als het BIM, Leefmilieu Brussel. De resultaten van beide metingen lieten telkens zeer lang op zich wachten.

De toestand is nu verbeterd en dat is het belangrijkste. De geluidsproblematiek wordt verder opgevolgd.

De **voorzitter**: Een kort antwoord dit keer. Dat kan soms gebeuren.

05.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is belangrijk dat we de kwestie toch onder de aandacht van onze spoormaatschappijen blijven brengen, die nu eenmaal veel burens hebben. Beter een goede buur dan een verre vriend, zegt het spreekwoord. Ik hoop dat de NMBS en Infrabel in dialoog met de

buren blijven gaan.

Dat zal niet altijd eenvoudig zijn. Het gaat niet alleen om die koelinstallatie, wij krijgen soms mails van omwonenden die geluidshinder ondervinden van verouderd rollend materieel. Ons land is dichtbevolkt, het zal dus niet altijd evident zijn om een oplossing te vinden, maar ik wil toch zeker de hoop uitspreken dat de NMBS in dialoog blijft gaan met zijn burens. Mensen zijn vaak heel begripvol als uitgelegd wordt waarom een bepaald probleem niet direct opgelost kan worden, als men nog op zoek is naar de juiste oplossing.

Ik hoop vooral dat de NMBS het gesprek blijft aangaan en dat in dit specifieke geval het probleem niet blijft aanslepen en men toch nog probeert een oplossing te bieden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Mijnheer de minister, de twaalf gratis ritten die de burgers konden verkrijgen, hebben een looptijd van zes maanden. Zij zullen dus kunnen worden gebruikt tot eind maart 2021.

Echter, al twee weken na de start en de inwerkingtreding van de gratis Railpass besliste de regering in het kader van de covidbestrijding alle cafés en restaurants voor onbepaalde tijd te sluiten. Ook alle pretparken moesten voor onbepaalde tijd dicht net zoals musea en andere toeristische attracties. Nog eens twee weken later werd ook de verplaatsingsvrijheid ingeperkt en werden winkels en overige dienstverlening gesloten.

Mijnheer de minister, overweegt u, gezien de omstandigheden en de tijdelijke nutteloosheid van de gratis Railpass ten aanzien van het beoogde doel ervan, met name de versterking van het toerisme, de duurtijd van de Railpass te verlengen? De voornaamste toeristische attractiepolen zijn immers tijdelijk gesloten.

Indien de duurtijd niet zou worden verlengd, op welke manier zal de NMBS dan vermijden dat er overconcentratie dreigt te ontstaan op de treinen en de perrons?

06.02 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, le contexte a été expliqué par mon collègue, le Hello Belgium Railpass rencontre un franc succès. Je pense qu'on doit s'en féliciter. Ce produit nominatif de la SNCB, valable pour deux trajets gratuits par mois (entre deux gares belges) depuis le 5 octobre 2020, peut en principe être utilisé jusqu'au 31 mars 2021.

Il se trouve que le 12 novembre dernier, le bourgmestre d'Ostende s'est insurgé contre la présence de nombre de voyageurs d'un jour à la Côte lors du jour férié du 11 novembre et avait ainsi sollicité la suspension du Railpass durant cette période de confinement partiel. Il me semble qu'à l'approche des fêtes de fin d'année, il est plus que probable que des usagers utilisent leur railpass pour visiter l'une ou l'autre de nos villes et notamment les illuminations de Noël. Contrairement à mon collègue de la N-VA, je pense que dans les moments extrêmement compliqués à vivre que nous traversons actuellement, il importe de laisser

cette invitation au voyage intacte, et ce dans le respect des gestes barrière.

En conséquence, monsieur le ministre, entendez-vous maintenir le système du Hello Belgium Railpass durant les prochaines semaines et plus particulièrement durant les vacances de Noël? Est-il envisageable de prolonger au-delà du 31 mars 2021 la durée de validité de ce produit? En effet, le site de la SNCB précise actuellement que le Railpass ne serait pas prolongé.

Le **président**: Je n'ai pas de nouvelle de M. Bayet. La parole est donc à vous, monsieur le ministre.

06.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik dank u dat u nu de verdediger van de Railpass bent geworden, hoewel u er vroeger tegen was. Dat is een stap in de goede richting.

Madame Rohonyi, monsieur Roggeman, ce "Hello Belgium Railpass" récolte un franc succès. J'ai eu l'occasion de le dire lors de la présentation de ma note de politique générale. Un Belge sur trois a recouru à cette possibilité de bénéficier de tickets de train lui permettant de visiter une fois par mois - sous forme d'aller-retour - des villes de notre beau pays et de retrouver ainsi confiance dans le rail, voire de découvrir ou redécouvrir le train.

Wat de verlenging van de geldigheidsperiode betreft, de situatie op dit moment verschilt met die van maart omdat verplaatsingen nog steeds mogelijk zijn.

C'était une volonté du comité de concertation, tout en demandant le télétravail et le respect des gestes barrières, de permettre - contrairement à d'autres pays - à nos concitoyens de continuer à circuler et prendre l'air en toute prudence.

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

Notamment - je viens de l'expliquer à Mme Buyst - en rajoutant des trains en direction de la Côte pour éviter qu'ils soient surpeuplés et en instaurant le système *stop&go*.

Ces circonstances avaient été prévues, dès le départ, dans l'arrêté royal du 28 juillet 2020 qui instaure le "Hello Belgium Railpass". Les conditions générales d'utilisation du pass indiquent qu'il n'est possible, en semaine, qu'après 9 h pour limiter l'interférence avec les autres voyageurs présents en période de pic matinal. Combinée à cette mesure, la limitation à deux trajets par mois restreint très fortement les risques de suroccupation en semaine. Pour ce qui concerne le week-end, comme je l'ai dit, la SNCB renforce structurellement, sur les axes les plus chargés, les compositions de 124 trains par jour le week-end et, quand c'est nécessaire, elle met en place une offre supplémentaire de trains pour lesquels un renforcement des compositions n'est pas possible. Cette offre supplémentaire est composée de 25 trains extra par jour de week-end sur les lignes Namur-Bruxelles et de 18 trains extra par jour de week-end sur la ligne Leuven-Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende. Il n'y a eu à ce jour (et je suis la situation chaque week-end) qu'un nombre très réduit de trains avec une occupation supérieure à 100% le week-end et ce, en fonction de travaux ou d'incidents pour des raisons extérieures au Railpass gratuit, comme je viens de l'expliquer à Mme Buyst.

Il n'est pas possible de prolonger la durée de validité du Railpass, même si je le souhaitais, parce que l'arrêté pris par mon prédécesseur François Bellot, le 28 juillet 2020, précise explicitement que la durée de validité de la carte n'est pas prolongée en cas de pandémie, de travaux à l'infrastructure, de grève ou de force majeure. Les modalités d'arrêté royal restent donc d'application, à savoir une utilisation de cette formule de voyages jusqu'à fin mars à raison de deux trajets par mois avec un départ après 9 h en semaine.

In dit stadium is er dus geen reden om de duurtijd van de Railpass te verlengen, wat bovendien uiterst complex zou zijn.

Comme je l'ai annoncé dans le cadre de la présentation de mon exposé d'orientation politique, l'opération "Hello Belgium" sera évaluée avec la SNCB. Sur la base de cette évaluation, on étudiera la possibilité de donner un avenir à cette opération dans des modalités qui restent à définir en termes de public, d'horaire, le cas échéant, mais je précise à nouveau que rien n'est décidé. C'est une possibilité qui est donnée. Mais je pense qu'une opération qui rencontre un tel succès mérite à tout le moins l'attention pour l'avenir. Nous verrons ce qui est possible en fonction de l'évolution des conditions épidémiologiques.

M. Roggeman dit que le Railpass a complètement loupé son objectif mais ceux qui ont mis en place le Railpass au mois de décembre ne pouvaient pas savoir qu'il y aurait une deuxième vague à laquelle l'ensemble de la société, y compris la SNCB, doit s'adapter.

Ook de NMBS moet zich hieraan aanpassen.

Voilà mes réponses, monsieur le président, madame Rohonyi, monsieur Roggeman.

06.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik vrees dat u mij te snel hebt bedankt voor de zogezegde steun aan de Railpassmaatregel. Maak u geen zorgen, ik ben er nog steeds tegen. Ik ben er nog steeds van overtuigd dat het geen efficiënte manier is om met overheidsgeld om te springen. Ik vond dat voorheen al en nu ik uw antwoord heb gehoord, vind ik dat eigenlijk nog des te meer.

Wij wisten natuurlijk al dat de overheid de mensen een cadeau geeft dat zij zelf betalen, zogezegd ten bate van het toerisme, maar de horeca, musea en bezienswaardigheden zijn gesloten. Van toerisme was er dus geen sprake gedurende twee maanden. U zegt vandaag dat de geldigheid van de Railpass niet wordt verlengd, dus dat betekent dat een kwart van de ritten op geen enkele manier kan tegemoetkomen aan de doelstelling ervan. U hebt gelijk dat wij de tweede golf niet hebben zien aankomen, maar wij weten vandaag wel waar wij voor staan en wat daarvan de consequenties zijn. Het zou maar logisch zijn dat de genomen maatregelen daaraan worden aangepast.

Mijnheer de minister, als u toch nog een klein beetje wil tegemoetkomen aan de doelstelling om het toerisme te ondersteunen, verleng de geldigheid van de Railpass dan, anders lokt u in coronatijd letterlijk de mensen enkel naar de trein, met alle risico's van dien, en zonder enig gunstig economisch gevolg. Dat zou geen verstandige ingreep zijn.

06.05 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que finalement, les deux confinements que nous avons connus ont été l'occasion d'engendrer un changement de mentalité et d'habitudes. Si le Railpass peut y contribuer, c'est très bien. C'est vraiment une excellente chose en particulier, comme vous l'avez dit, avec un confinement qui est différent du premier. Aujourd'hui, les déplacements à l'étranger sont vivement déconseillés alors que les déplacements internes sont recommandés, en particulier durant une période anxiogène où l'on a vraiment besoin de changer d'air.

Je suis donc vraiment contente que vous ayez l'intention de maintenir le Railpass comme prévu, même si je continue de croire qu'on aurait pu le prolonger pour soutenir le tourisme et l'économie belge même en cas de déconfinement ou si entre-temps on se faisait vacciner - on verra ce qu'il en adviendra -, parce que notre tourisme en aura besoin.

J'entends qu'un arrêté royal a été pris par votre prédécesseur mais à présent, c'est vous le ministre de la Mobilité. Vous pourriez donc très bien adopter un autre arrêté en particulier si, comme vous le dites, l'évaluation de ce Railpass s'avérerait extrêmement positive. Je pense que cela mérite encore réflexion si les résultats de cette évaluation sont vraiment positifs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 **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): Mijnheer de minister, ik verwijs graag naar het vervoersplan van de NMBS, dat aangeeft dat de piekuurtrein Brussel–Mol midden 2021 zal worden verlengd tot Neerpelt, wat een goede zaak is voor de treinreiziger en vooral voor de Limburgse treinreiziger.

Op de langere termijn overweegt de NMBS zelfs de verbinding te verlengen tot Hamont. Daartoe is evenwel een aanpassing nodig van het station aldaar. De perrons zijn immers te kort en er zijn te weinig sporen. Toen ik bij uw voorganger navraag deed over die mogelijke aanpassing, gaf hij niet thuis. Daarom stel ik mijn vragen nu aan u.

Hoe concreet zijn de plannen van de NMBS om de verbinding Brussel–Mol–Neerpelt te verlengen tot Hamont? Is ter zake een timing bekend?

Zitten de vandaag al lopende elektrificatiewerken op het traject Mol–Hamont op schema? Zullen zij effectief zijn afgerond tegen juni 2021 of is er opnieuw sprake van uitstel?

Ten slotte, is de timing voor de verlenging van de piekuurtrein Brussel–Mol tot Neerpelt nog steeds correct? Zal de verlenging effectief in juni 2021 kunnen gebeuren?

07.02 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de minister, ik pik graag in op de vraag van mijn voorganger. Hij vraagt of de werken nog op schema zijn, maar dat zijn ze vandaag al niet meer. Wij worden nu al geconfronteerd met een half jaar vertraging. De vorige minister verwees toen naar de problemen ontstaan door corona, wat ik altijd bizar heb gevonden.

Wij kijken er echt naar uit dat halverwege 2021 de verlenging er komt en de trein vanuit Neerpelt rechtstreeks richting Brussel zal sporen.

Over het materieel dat op de lijn ter beschikking zal worden gesteld, heb ik reeds vragen gesteld.

De vorige spreker verwees ook naar het antwoord van de vorige minister, die opmerkte dat de trein niet tot Hamont kon rijden omwille van de lengte van het perron. In Hamont vertelt men mij andere zaken. Daar wordt mij verteld dat het probleem zou liggen bij een wissel die te dicht bij het station ligt. Klopt die informatie? Daarover had ik graag een en ander geweten, om vervolgens te bekijken of wij daaraan iets kunnen doen.

Mijn laatste vraag heeft ook te maken met wat uw voorganger hier in de commissie antwoordde, namelijk dat hij ook zou nagaan of het aantal stations dat die piekuurtreinen aandoen, wel gerechtvaardigd is en er niet te veel dergelijke stations zijn. Hij kondigde toen ook een overleg aan met een aantal burgemeesters.

Ik weet niet of daarvan ooit iets is terechtgekomen. Wat zijn uw intenties ter zake?

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de collega's kaartten het probleem al aan, dat ook vorige week in de commissievergadering al heel duidelijk werd beschreven.

Op dit moment wordt de trein Antwerpen–Hamont nog gesplitst in Mol, waarbij het ene deel doorrijdt naar Hasselt en het ander deel naar Hamont. Gelet op de wijziging in het vervoersplan, zou de trein vanuit Antwerpen tot in Hamont sporen en wordt de verbinding Mol–Hasselt met een L-trein verzekerd, die apart van de IC-trein Antwerpen–Hamont rijdt. Dat is uiteraard een goede zaak voor de Kempense reiziger. Niet enkel kan er worden gebruikgemaakt van de elektrificatie van het traject, waardoor het reizigerscomfort verhoogt, ook het feit dat er geen aan- of afkoppeling meer nodig is in Mol, moet de verbinding ook betrouwbaarder en vlotter maken.

De grote vraag blijft echter met welk materieel er gereden zal worden op de verbinding Hamont–Antwerpen. In de Kempen rijdt er reeds heel wat oud materiaal op de sporen. De Kempense reiziger snakt naar betrouwbaar en modern materieel. Het station in Hamont vormt een bijkomend probleem bij de

materieelkeuze, zoals mijn collega daarnet al aanhaalde.

Mijnheer de minister, kunt u meer duidelijkheid geven over het materieel dat op de verbinding Hamont-Antwerpen zal rijden vanaf juni 2021?

Verandert de geleidelijke instroom van de nieuwe M7-rijtuigen op termijn de materiaalkeuze voor die verbinding? Zo ja, vanaf wanneer?

Hoe zal het probleem van de beperkte infrastructuur in Hamont verholpen worden?

Zal het station Hamont prioriteit krijgen in de investeringslijst, zodat dat station wordt uitgerust om voldoende lange treinen te kunnen ontvangen? Is er daarvoor al in een concrete timing voorzien?

07.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de collega's, vooral omtrent de timing, aangezien de ingebruikname al met een half jaar is uitgesteld. Wij rekenen er toch wel erg op dat de elektrificatie midden 2021 afgerond zal zijn, zodat de trein van Antwerpen via Mol tot in Hamont zal kunnen rijden.

Ik kijk met mijn vraag ook al wat verder, namelijk voorbij Hamont, richting Nederland. Vorige week, bij de bespreking van uw beleidsverklaring, hebben wij het daarover ook gehad. Aangezien het traject er ligt, zou er vrij eenvoudig een extra grensoverschrijdende spoorverbinding tussen België en Nederland kunnen worden gerealiseerd, erg belangrijk voor die regio, maar ook op ruimer niveau bekeken kan die grensovergang ervoor zorgen dat bijvoorbeeld Antwerpen en Eindhoven via het spoor op een vrij rechtstreekse manier met elkaar kunnen worden verbonden.

Die verbinding van Hamont met Weert biedt dus heel wat potentieel. De NMBS heeft dat ook onder ogen gekregen en heeft een potentieelstudie afgerond in november. Het is vandaag 2 december, ik ga er dus vanuit dat die studie intussen effectief is afgerond.

Mijnheer de minister, ik heb meer vragen ingediend maar ik zal mij nu beperken tot de twee belangrijkste.

Ten eerste, hoe staat u principieel tegenover een extra grensoverschrijdende spoorverbinding tussen België en Nederland, specifiek tussen Hamont en Weert? Ik vraag niet wat de NMBS daarvan vindt, ik wil weten hoe u daar als minister over denkt.

Ten tweede, wat is de stand van zaken van het haalbaarheidsonderzoek, de potentieelstudie van de NMBS? Is die studie afgerond en kan die desgevallend aan de leden van de commissie worden bezorgd? Wat is het potentieel van deze investering?

07.05 Minister **Georges Gilkinet**: Er zijn heel wat vragen over een onderwerp dat in het debat van vorige week al aan bod kwam. Ik hoop u er wat meer informatie over te verschaffen, maar ik denk dat we er later nog op zullen moeten terugkomen.

Met betrekking tot de verbinding Brussel-Mol-Neerpelt is het antwoord van mijn voorganger, minister Bellot, op uw samengevoegde vragen van 1 juli nog steeds van kracht. Het was initieel de bedoeling om al vanaf december 2020 de 2 P-treinen tussen Brussel en Mol te verlengen tot Neerpelt. Infrabel laat me weten dat de werken eind mei konden worden hervat na het stopzetten ervan door de coronacrisis. Dit heeft tot vertraging geleid, waardoor er begin 2021 nog enkele werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden.

De indienststelling is nog steeds voorzien voor juni 2021. Aangezien de elektrificatiewerken van Infrabel op die lijn vertraging hebben opgelopen, wordt het project verplaatst naar midden 2021. De verplaatsing van de wissel is gepland bij de indienstname van de elektrificatie Mol-Hamont.

De niet-verlenging tot Hamont heeft te maken met het feit dat de perrons van Hamont te kort zijn voor deze lange treinen, en met het feit dat er te weinig sporen zijn.

Met de nodige aanpassingen wil de NMBS op termijn deze treinen ook in Hamont laten stoppen. De NMBS kan nog geen concrete plannen voorleggen. Er is op dit moment nog geen definitieve beslissing over welk materieel zal worden ingezet. Jammer voor mevrouw Verhaert die daar enkele vragen over had.

De mogelijkheden dat piekuurtreinen blijven stoppen in Kessel en Bouwel zijn afhankelijk van het beschikbare rijpad op het enkelspoor tussen Neerpelt en Mol en het ingezette materieel. Ook hier zijn de onderhandelingen met Infrabel op dit moment nog lopend.

Op 1 oktober heeft de NMBS tijdens haar roadshow voor de provincie Limburg de kwestie in detail kunnen uitleggen en bespreken met de aanwezige lokale overheden, en misschien met enkele leden van onze commissie. Tijdens de voorstelling van mijn beleidsnota heb ik gezegd dat ik de roadshows een zeer goede manier vond om de dialoog te vergemakkelijken tussen de NMBS en de lokale besturen.

Inzake de treinverbinding Hamont-Weert, werkt de NMBS aan een businesscase vanuit het oogpunt van een spoorexploitant. Zodra die gefinaliseerd is, zal zij voor de goede orde mij als minister van Mobiliteit informeren over de resultaten van het onderzoek, zodat ik dit dossier eerst op mijn niveau kan opnemen met mijn Nederlandse collega.

Tot zover mijn antwoord. Ik zal hier nog wel bijkomende vragen over krijgen, maar ik neem als minister het engagement ter zake meer info te krijgen van de NMBS en Infrabel.

07.06 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Besturen is natuurlijk vooruitzien. Ik vraag u nogmaals ten volle in te zetten op het station van Hamont als mobiliteitsknooppunt.

Ik wil u ook vragen de Boost-21-middelen die u vorige week groots hebt aangekondigd in te zetten om parallel met de elektrificatiewerken die nog lopen ook de perrons te verhogen, het aantal sporen op te drijven en aan te pakken. Hamont, en bij uitbreiding de provincie Limburg, is het hart van de Euregio. Vandaar kunnen wij doorsporen naar Nederland en naar Duitsland. Dat ligt perfect in de lijn van uw beleidsvisie.

Het zou een basis kunnen zijn voor de volgende stap, het activeren van de IJzeren Rijn, omdat ook die stap in de lijn van uw ambities ligt. Het haalt immers het goederenvervoer van de weg en maakt ook andere sporen en rijpaden vrij om aldus het aanbod aan de reiziger te verhogen.

Mijnheer de minister, ik vraag u dus met aandrang volop in te zetten op het station van Hamont.

07.07 Kris Verduyckt (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden.

Het zou kunnen dat er te weinig spoor is in Hamont. Dat het perron te kort zou zijn, is op zich vreemd. Ik neem immers zoals u, mijnheer de minister, vaak de trein. Er zijn nog perrons waar volgens mij een trein stopt, zonder dat vanuit alle wagons op die perrons kan worden uitgestapt.

Wat het materiaal betreft, wij zijn een grensregio en hebben altijd het gevoel gehad dat het rijdend materiaal daar ook het materiaal op het einde van de rit was, dat dus al elders was gebruikt. Ik hoop dan ook dat het ditmaal anders zal zijn, wat zou getuigen van enig respect voor de regio.

Tot slot, mijnheer de minister, ik weet dat u zelf uit een klein dorp in de regio van Namur komt. U had waarschijnlijk vooraleer u uw huidige functie opnam, nog nooit van Hamont-Achel gehoord, wat absoluut geen schande is. Het is echter echt maar negen kilometer tot het station van Weert, waar vandaag een spoor ligt. Van daaruit kunnen wij wel een connectie maken met Eindhoven, Venlo, Düsseldorf en Mönchengladbach. Van daaruit is het mogelijk met de trein te reizen naar Italië, Oostenrijk en Duitsland. Die verbinding heeft dus ontzettend veel potentie tegen een kostprijs die naar mijn mening gering is.

U zult het merken wanneer u met uw Nederlandse collega spreekt. Het is echt het moment. Nederland heeft dat project altijd tegengehouden. Het heeft de voorbije jaren beslissingen in andere richtingen genomen. Ik hoop dan ook echt dat u in uw hoedanigheid van minister uw kans grijpt om die verbinding mogelijk te maken.

07.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die jammer genoeg nog weinig concreets inhouden.

Wij hadden vernomen dat er gerenoveerde 'varkensneuzen' zouden rijden op die lijn of dat zulks de bedoeling was, wat de zoveelste slag in het gezicht van de Kempense treinreiziger zou zijn.

Daarom vraag ik u voor de Kempen in te zetten op de materiaalkeuze, maar ook om rekening te houden met

het voordeel dat wij nu creëren, doordat in Mol niet meer moet worden ontkoppeld.

Bovendien vraag ik u ook voor het station van Hamont in te zetten op renovatie.

07.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, voor zover u die al kon geven. Ze waren eerder beperkt.

Wat mij wel plezier deed, is dat u aangaf dat u rond de tafel zult zitten met uw Nederlandse collega. Ik meen dat wij het engagement van Nederland kennen inzake deze grensoverschrijdende verbinding.

Ik hoop dat het overleg een positief elan kan geven aan deze mogelijke nieuwe grensoverschrijdende treinverbinding. Daarvoor zijn uiteraard nog wat investeringen in het station van Hamont nodig.

Ik heb begrepen dat de noodzaak aan de werkzaamheden daar ervoor zorgt dat de trein midden 2021 slechts tot Neerpelt zal rijden, en nog niet tot Hamont. Ik meen dat het goed is in de komende maanden spoed te zetten achter de verlenging van die trein tot Hamont.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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 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)

08.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, u zult gemerkt hebben dat ik in mijn vraag verwees naar een aanzwellende golf. Intussen is dat al een afzwakkende golf geworden, wat iets zegt over de tijd die soms verstrijkt tussen het indienen van een vraag en de behandeling ervan.

Ik verwijs naar mijn vraag in de plenaire vergadering van 15 oktober. Toen hebben we het al gehad over de mensen die uit besmettingsangst het openbaar vervoer links laten liggen. Ze grijpen vaker terug naar de auto, iets wat we natuurlijk moeten vermijden door het vertrouwen van mensen in het openbaar vervoer te herstellen. Daarvoor moeten we hun gezondheid en die van het personeel op de eerste plaats zetten.

Op 20 oktober hebt u overleg gepleegd met uw gewestelijke collega's om de situatie te evalueren en de veiligheid van de reizigers te garanderen. Welke afspraken die nu nog relevant zijn, hebt u toen gemaakt?

Welke impact had de tweede besmettingsgolf op de bezetting van de treinen, het gezondheidsrisico voor de reizigers en het aantal besmettingen bij het personeel?

Zijn er nog bijkomende maatregelen gepland voor de komende weken of maanden?

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Vandenbroucke, het risico om op het openbaar vervoer met het coronavirus besmet te raken blijkt miniem te zijn volgens een internationale studie van de International Association of Public Transport, de internationale brancheorganisatie van het openbaar vervoer. We zijn uiteraard tevreden dat dit internationaal onderzoek aantoont dat de kans op besmetting in het openbaar vervoer klein is maar dat is geen reden om verder niets te doen. De NMBS heeft dan ook al veel gedaan in de strijd tegen het coronavirus.

Van 16 tot 20 november lag de gemiddelde bezettingsgraad van de treinen tijdens de spitsuren tussen 20 % en 23 %. Van de meer dan 11.000 treinen waar er recent werd geteld had slecht 0,53 % een bezetting van meer dan 80 %. In de context van de huidige gezondheidscrisis is de maximale bezetting van onze treinen echter pas bereikt wanneer alle zitplaatsen ingenomen zijn.

De NMBS volgt nauwgezet en implementeert alle richtlijnen en beslissingen van de federale overheid met betrekking tot de bestrijding van het coronavirus, zowel ten aanzien van haar personeel als ten aanzien van haar reizigers. De maatregelen die de NMBS heeft genomen, zijn te talrijk om hier op te lijsten, maar zijn beschikbaar op haar website.

Het klopt dat niet alle voorstellen van het Parlement door de NMBS werden aanvaard, maar ik meen dat de

NMBS in ieder geval omstandig haar positie tegenover elk voorstel heeft uitgelegd. Ik heb recent gevraagd, na onze discussie in de plenaire vergadering, mijnheer Vandenbroucke, om de informatie aan de reiziger te versterken, zowel via de luidsprekers als via de info... advertising... *les panneaux de publicité*...

De **voorzitter**: Reclameborden?

08.03 Georges Gilkinet, ministre: J'essayais de trouver les mots exacts en néerlandais. Mais comme M. Vandenbroucke comprend bien le français, je suis certain qu'il ne m'en voudra pas que je termine mon intervention en m'exprimant dans cette langue.

À la suite de notre dernière discussion en séance plénière, j'ai, par exemple, demandé à la SNCB d'utiliser les panneaux d'information et de publicité ainsi que les messages sonores pour mieux informer sur les risques et les manières d'éviter la transmission du coronavirus, ce qui a été fait. Je peux donc dire que la SNCB est tout à fait partie prenante en matière d'efforts à réaliser collectivement pour lutter contre la pandémie.

08.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister ik dank u voor het antwoord. Het woord dat u zocht is "informatiescherm". Het is zeer goed dat u enerzijds verwijst naar de feiten zoals aangetoond in internationale studies, in casu dat de kans op besmetting in het openbaar vervoer minimaal is en, anderzijds wijst op de blijvende inspanningen van de NMBS op het treinnet. Ik heb er alle vertrouwen in.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS tijdens de coronaperiode" (55010409C)

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs par la SNCB pendant la période du coronavirus" (55010409C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de reizigerstellingen door de NMBS vinden normaal gesproken elk jaar plaats tijdens de maand oktober. Die tellingen zijn belangrijk, want de opstapcijfers zijn een van de weinige bronnen die ons iets vertellen over de benutting van stations en spoorlijnen. Het resultaat van de tellingen is dus een bijzonder belangrijk beleidsdocument.

De coronacrisis doorkruist echter ook die tellingen, want aangezien telewerk vandaag de norm is, zijn de metingen uiteraard niet representatief voor reizigersverkeer buiten de lockdownperiode. Vandaar de vraag hoe de NMBS dit jaar de reizigerstellingen aangepakt heeft, gezien de uitzonderlijke omstandigheden.

Mijnheer de minister, denkt u dat de gegevens van een reizigerstelling in 2020 nuttig kunnen zijn om er toekomstig beleid op te enten? Hoe schat u dat in?

Vindt u de reizigerstelling op middellange termijn nog een geschikt instrument voor de registratie van de benutting van stations en stopplaatsen? Door de metingswijze weten wij namelijk dat er een zekere foutenmarge op zit. Zijn er alternatieve meetinstrumenten voorhanden? Kan op- en afstappend verkeer bijvoorbeeld worden afgeleid uit de verkoop en/of de registratie van vervoersbewijzen? Heeft de NMBS al alternatieve metingswijzen onderzocht? Wat is daarvan het resultaat?

09.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, de tellingen van oktober zijn een representatieve foto-opname van de situatie binnen de context waarin deze is genomen. De tellingen zijn een bijkomend meetinstrument om de evolutie van het aantal reizigers te onderzoeken, vooral in normale omstandigheden, maar zoals u allen weet, zijn de huidige omstandigheden niet normaal.

Op lange termijn zal er zeker een inhaaleffect zijn en zullen de reizigers naar de trein terugkeren. Dat is een hoop en een wil. Desalniettemin valt niet te ontkennen dat de huidige pandemie gevolgen heeft voor de treinbezetting en dat er schommelingen in de bezetting worden waargenomen die de opeenvolgende beslissingen tot verstrenging of versoepeling van de coronamaatregelen volgen. De tellingen van 2020 zijn onder meer nuttig om het effect van de telewerkmaatregelen op de reizigersstromen te meten. Telewerk kan namelijk versneld ingang vinden door de pandemie.

Er worden verschillende methoden overwogen om reizigers te tellen. Er vinden regelmatig *proofs of concept* plaats om verschillende aspecten te beoordelen, zoals de betrouwbaarheid, het gebruiksgemak en de potentiële kosten.

Zo maakt de NMBS in een aantal grote stations bijvoorbeeld gebruik van elektronische telautomaten om de manuele tellingen te valideren en te verbeteren. In dezelfde geest wordt er ook gebruikgemaakt van de gegevens die afkomstig zijn van de poortjes in het station Brussels Airport.

Sommige van deze methodes zijn betrouwbaar, maar te duur. Andere zijn niet wenselijk, minder betrouwbaar of komen niet tegemoet aan de behoeften van de NMBS. In dit stadium lijken manuele tellingen het beste compromis tussen kwaliteit en prijs te zijn. De komende jaren zullen ze geleidelijk worden aangevuld met modernere methodes. Een van de beoogde methodes is inderdaad gebaseerd op het principe van afleiding van het op- en afstappende verkeer uit de verkoop en registratie van vervoersbewijzen.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, een correcte dataverzameling is natuurlijk cruciaal voor de vervoersplanning en het beleid in het algemeen. In uw beleidsnota formuleerde u de ambitie om de komende jaren het aanbod drastisch op te drijven. Dan is het natuurlijk belangrijk om te weten waar de grote vervoersnoden zijn. Daarvoor hebben wij correcte en accurate gegevens nodig.

Ik begrijp uit uw antwoord dat de NMBS dat ook onderschrijft en op zoek is naar alternatieve meetinstrumenten ter aanvulling of ter correctie van de manuele tellingen van de reizigers. Ik kijk ernaar uit dat er aanvullende instrumenten in de praktijk uitgerold worden in de komende jaren. We zijn nu in 2020, er zijn reeds andere systemen voorhanden dan een manuele telling. Ik ben blij te vernemen dat de NMBS daarmee proactief aan de slag gaat.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het Vlaams Gewest heeft sinds ettelijke jaren plannen voor een opwaardering van de Dender met het oog op het verkeer van binnenschepen tot 1.350 ton. Een knelpunt daarbij is de brug van de spoorlijn 53 Dendermonde-Schellebelle, die het vaarvenster van de Dender zowel in de hoogte als in de breedte beperkt.

De Vlaamse toekomstplannen kunnen ook voor de federale overheid interessant zijn, aangezien zich in de nabijheid van de brug de gelijkgrondse spoorwegovergang OW63 bevindt van dezelfde spoorlijn, die kruist met de N406. Die overweg staat plaatselijk beter bekend als de overweg van de steenweg aan VPK.

Die overweg is bijzonder druk. Hij wordt gebruikt door het doorgaand verkeer, het zwaar verkeer van de nabijgelegen industriezone en de NMBS-reizigers, die enkel via die overweg van perron kunnen wisselen in het station Oudegem. Bovendien komt er op die plaats binnenkort een kruispunt met de toekomstige fietssnelweg. De veiligheidsrisico's zijn daar aanzienlijk. De verantwoordelijken van Infrabel noemen die overweg zelfs een van de meest gevaarlijke overwegen van het hele land.

Uw voorganger, oud-minister Bellot, zei vorig jaar dat er nog geen formeel contact had plaatsgevonden tussen Infrabel en het agentschap Vlaamse Waterweg over de mogelijke aanpassing van die overweg, de brug en andere. Heeft er intussen al overleg plaatsgevonden over een mogelijke aanpassing van de Denderbrug, mijnheer de minister? Indien ja, wat is hiervan het resultaat? Indien neen, zult u Infrabel daartoe verzoeken?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.*

Ten tweede, wilt u als toezichtsminister de constructie van een opgehoogde spoorweg en aansluitende Denderbrug overwegen als mogelijkheid voor toekomstige investeringsplannen? Bestudeert Infrabel

daarvoor alternatieve oplossingen? Indien ja, welke?

Ten derde, heeft Infrabel intussen reeds de studie in handen gekregen waarover uw voorganger, oud-minister Bellot, sprak tijdens de commissievergadering van 23 oktober 2019?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ten eerste, Infrabel heeft de vraag ondertussen voorgelegd aan de Vlaamse Waterweg en kreeg de boodschap dat een ophoging van de brug vaarttechnisch interessant is. Dat dient evenwel verder financieel te worden bekeken en moet op langere termijn worden gezien.

Ten tweede, Infrabel kan de termijn niet vastleggen, omdat het niet de enige partij is die hierin een eventueel engagement dient op te nemen. Er is sprake van gedeelde investeringskosten, waarbij ook het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Waterweg tussenkomen. Uiteraard is Infrabel bereid om mee te werken aan een haalbaarheidstudie over het project.

Bovendien ziet Infrabel ruimtelijk niet veel andere mogelijkheden, als men al te ingrijpende wijzigingen in het stedelijke weefsel van Oudegem wil vermijden.

Ten derde, er zijn volgens onze informatie nog geen concrete plannen of studies van de ophoging van de brug gemaakt. Infrabel is steeds bereid om mee te werken aan een haalbaarheidstudie over het project.

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het doet mij plezier dat Infrabel daarmee aan de slag wil gaan en dat het al contact heeft opgenomen met de partners van de Vlaamse overheid, de Vlaamse Waterweg.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om, ook al betreft het hier een lokaal dossier, uw aandacht te vragen voor een van de belangrijkste veiligheidsaspecten binnen uw bevoegdheid. Infrabel wil op termijn van alle overwegen af. Ik heb soms de indruk dat men daarbij niet prioritair mikt op de overwegen met de grootste veiligheidsrisico's, maar op de overwegen die men het gemakkelijkst kan afschaffen.

Het feit dat het zo lang duurt om het aangehaalde dossier in gang te krijgen, samen met de partners, is een van de indicaties dat daar mogelijk iets misgaat, zelfs al gaat het over een van de gevaarlijkste overwegen van het land.

Ik trek mij op aan het lichtpuntje dat Infrabel openstaat voor overleg. Men erkent dat er op termijn weinig andere oplossingen zijn dan het ophogen van de brug en het bouwen van een nieuwe ongelijkgrondse overweg op die locatie.

Ik ben het ermee eens dat er op termijn weinig andere oplossingen zijn. Nu komt het aan op actie. Ik hoop dat men bereid is om hiermee aan de slag te gaan.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Europese plannen voor meer internationale treinverbindingen" (55010450C)**

11 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets européens d'augmentation des liaisons ferroviaires internationales" (55010450C)**

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.
Président: Jean-Marc Delizée.*

11.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik zal regelmatig vragen stellen over internationale treinen, want dat onderwerp ligt mij na aan het hart.

De Duitse minister van Mobiliteit deed zo'n twee maanden geleden het voorstel dat Duitsland in Europa een actieve rol zou opnemen om een trans-Europees treinnet uit te tekenen, zowel voor hogesnelheidsverbindingen als voor nachttreinen. Ik ben daarover heel verheugd. Het plan klinkt als muziek in de oren van iedereen die graag reist en toch nog regelmatig op praktische bezwaren botst inzake treinreizen.

Het is duidelijk dat niet alleen België de beweging maakt om meer treinen en minder vliegtuigen in te zetten, maar dat ook andere Europese landen dat voorbeeld willen volgen. Zo werd op voorzet van Nederland een coalitie voor het internationaal treinverkeer opgestart waarin 25 Europese landen zich engageren. Zoals ik al zei tijdens de bespreking van uw beleidsverklaring, stelde de Europese Commissie eerder dit jaar voor om van 2021 het Europese jaar van het spoor te maken. Hiervoor wil de Commissie volgend jaar een reeks evenementen, campagnes en andere initiatieven organiseren. Het voorstel werd alvast goedgekeurd in de bevoegde commissie in het Europees Parlement.

Ik heb voor u een aantal vragen hierover, mijnheer de minister.

Hoe werd het plan van de Duitse minister onthaald door de andere lidstaten? Wat zijn de volgende stappen die zullen worden ondernomen?

België engageert zich mee in *the coalition of the willing* voor de internationale trein. Wat zijn de eerstkomende initiatieven van deze Europese coalitie?

Tot slot, welke initiatieven zal de Europese Commissie nemen ter gelegenheid van het jaar van de trein? Is er al bekeken welke initiatieven ons land zou kunnen nemen om de trein extra in de kijker te zetten, want daar liggen wel wat mooie kansen?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, een van mijn eerste acties als nieuwe minister van Mobiliteit was mijn deelname aan een virtuele conferentie van de ministers van Vervoer begin oktober. Voor mijn eedaflegging als minister, heeft Duitsland inderdaad tijdens de conferentie van de ministers van Vervoer op 21 september zijn plan voor de ontwikkeling van internationale verbindingen in Europa voorgesteld, de Trans-Europa Express 2.0 met versterkte directe verbindingen tijdens de dag en de terugkeer van bepaalde nachtverbindingen.

Dit Duitse initiatief waarvan zeven verbindingen betrekking hebben op België kadert in de Europese wensen om een terugkeer van langeafstandsspoorverbindingen te stimuleren. Hierdoor werd het international rail passenger platform opgericht, naar aanleiding van het engagement van meerdere staten in de *coalition of the willing*. Duitsland is een consultatieproces gestart met de lidstaten van de Europese Unie. Hierin kunnen ze zich uitspreken over het project TEE 2.0. De recente hernieuwde belangstelling voor het spoorvervoer is een opportuniteit die Europese landen, waaronder België, willen aangrijpen om nieuwe investeringen in hun spoorinfrastructuur en het ontwikkelen van het Europese netwerk mogelijk te maken.

De eerste bijeenkomst van het international rail passenger platform vond plaats op 30 september. Dit initiatief wordt nu gezamenlijk voorgezeten door Nederland en Oostenrijk. Op deze eerste bijeenkomst konden de deelnemende staten hun interesse voor het werk en de ontwikkeling van het platform uiten, met name door de oprichting van vier subwerkgroepen waarin België, op mijn vraag, vertegenwoordigd zal worden. Deze werkgroepen zullen zich richten op onderwerpen als digitalisering en klantbeleving, de ontwikkeling van het internationaal transportnetwerk voor passagiers, het identificeren van de noden op het vlak van infrastructuur en de doelstellingen van de Green Deal, alsook het tot stand brengen van een reglementair kader voor het internationale personenvervoer. De werkgroepen kwamen eind november de eerste keer samen.

Er zijn twee nieuwe platformbijeenkomsten voorzien voor midden december 2020 en eind januari 2021. De Europese Commissie is zeer actief in de verdere ontwikkeling van het spoorvervoer voor zowel personen als goederen. De Green Deal, de Connecting Europe Facility en de Recovery and Resilience Facility zijn programma's en politieke richtlijnen die de ambitie van de Europese Commissie voor een duurzame mobiliteit op het Europese continent weerspiegelen. Via deze verschillende programma's hoopt de Europese Commissie groene investeringen, de optimalisering van het gebruik van de spoorwegcapaciteit en de verbetering van de klantbeleving en van de essentiële elementen voor het goed functioneren van het internationale personenvervoer te stimuleren.

De Europese Commissie voert op dit moment een studie uit naar de grensoverschrijdende langeafstandstreinen, waaronder nachttreinen, waarvan de resultaten eind 2021 gepubliceerd zouden moeten worden. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft eveneens een studie gelanceerd, gericht op de analyse van de mogelijkheden om kortereafstandsvluchten te vervangen door internationale treinen. De resultaten van die studie worden in de zomer van 2021 verwacht.

De besprekingen omtrent het Europees jaar van het spoor zijn nog steeds gaande tussen de Raad en het Europees Parlement. De begroting voor het volgend meerjarig financieel kader is nog niet vastgelegd. Er is nog geen vaste financiering in dit stadium van de besprekingen. De voorgestelde enveloppe van 8 miljoen euro als steun voor de initiatieven in de sector is tot op heden louter indicatief.

Een nationaal contactpunt zal binnenkort worden aangeduid, waar initiatiefnemers hun projecten in het kader van het Europees jaar van het spoor kunnen voorstellen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, zelden ben ik zo tevreden met een antwoord. Als ik hoor wat er allemaal op stapel staat omtrent internationale treinen, dan mogen wij echt wel heel wat verwachten in 2021. Ik hoor u zeggen dat België ook zal deelnemen aan de werkgroepen, die zowel eind november als midden december zullen plaatsvinden. Van de studie naar de nachttreinen zullen we eind 2021 meer vernemen. Halfweg 2021 zal een studie van onze eigen FOD klaar zijn om kortereafstandsvluchten te vervangen door internationale treinen. Daarnaast hoop ik dat verschillende initiatieven zullen aankloppen bij het nationaal contactpunt dat binnenkort geïnstalleerd wordt en waarmee wij de aandacht vestigen op het jaar van de trein. Na een periode waarin het voor onze spoormaatschappijen niet evident was om hun taken te blijven vervullen, denk ik dat het een mooie beloning kan zijn als zij volgend jaar extra in the picture staan. Ik wil zeker ook mee nadenken over mogelijkheden om van 2021 een heel mooi jaar van de trein te maken op Europees vlak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mag ik op de samengevoegde vragen nrs. 55010448C en 55010576C terugkomen? De heer Demon is immers aanwezig.

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 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): Mijnheer de voorzitter, neem mij niet kwalijk dat ik iets later ben. Ik nam deel aan een andere commissievergadering.

Mijnheer de minister, de stad Brugge was pionier in het uitwerken van een ambitieus fietsbeleid in het kader van een leefbare stad. Recent werd door de wetgever in de mogelijkheid vastgelegd om fietszones in te richten.

De wegcode bepaalt dat er een zonale geldigheid kan worden gegeven aan de verkeersborden F111, begin van een fietsstraat en F113, einde van een fietsstraat. Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmeting en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens geeft in artikel 6.7.5.1 echter aan dat bij een toegang tot een zone ten hoogste twee reglementen mogen worden ingevoerd.

In onze binnenstad zijn echter reeds twee zones, met name het tonnageverbod 3,5 ton en het betalend parkeren, gecombineerd met de zone 30. Daardoor heb ik het gevoel dat een bijkomende zone als fietszone wettelijk niet zou zijn toegelaten.

Ook in onze deelgemeenten zijn er reeds twee zones, zijnde een parkeerverbod voor voertuigen van meer dan vijf ton en een blauwe zone, waardoor ook daar een derde zone niet zou zijn toegelaten.

Zonale beperkingen die in onze stad reeds gelden, wensen wij eigenlijk ook te behouden. Niettemin zouden wij graag in het kader van de veiligheid van de fietsers en van onze ambitie om Brugge nog meer tot fietsstad om te vormen, de fietszone toevoegen.

Ik heb dan ook vier concrete vragen voor u.

Bent u op de hoogte van voornoemd knelpunt in de wetgeving, waardoor het ministerieel besluit inzake het plaatsverbod het invoeren van een fietszone in verschillende steden onmogelijk zou maken?

Een en ander is immers niet alleen in Brugge het geval maar waarschijnlijk ook in andere plaatsen.

Hebt u al contact gehad met uw collega's van de Vlaamse overheid om dat knelpunt te bespreken?

Bent u de mening toegedaan dat een fietszone een uitzondering kan zijn op het ministerieel besluit inzake het plaatsverbod?

Zult u stappen ondernemen om de wegcode in die zin aan te passen?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst even zeggen dat ik de ambitie van de stad Brugge voor een fietszone zeer positief vind. Ik dank de heer Demon en de heer Pille voor hun vragen.

Mijnheer Demon, ik weet dat het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 beperkingen stelt met betrekking tot het aantal zonale reglementeringen dat op een bepaalde plaats mag worden ingesteld. Ter herinnering, het ministerieel besluit dat de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens bepaalt, is sedert de laatste staatshervorming een gewestelijke bevoegdheid geworden. Dat zou stilaan duidelijk moeten zijn, maar ik weet dat het zeer ingewikkeld is. Het komt bijgevolg mijn uitstekende collega, mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister voor mobiliteit, toe om dit besluit aan te passen. In de brief die ik hierover ook mocht ontvangen van de burgemeester van Brugge, werd aangegeven dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken reeds op de hoogte werd gebracht. Er mag dus worden aangenomen dat dit ook al ter ore is gekomen van het kabinet van mevrouw Peeters. Ik had gisteren een vergadering met haar en twee andere collega's, bevoegd voor mobiliteit in hun regio. We hebben daarover niet gesproken, maar het is haar bevoegdheid.

Het beperken van het aantal zonale reglementeringen, strekt ertoe het voor de weggebruikers overzichtelijk te houden. Niettemin lijkt het mij zo te zijn dat het aanduiden van een fietszone op een plaats waar, bijvoorbeeld, reeds een zonaal tonnageverbod en een zonale parkeerregeling gelden, de weggebruikers zeer in verwarring zou brengen. Omdat fietszones de actieve vervoersmodi bevorderen alsook de verkeersleefbaarheid ten goede komen, zeker in een stedelijke context zoals in Brugge, pleit ik ervoor de wettelijke obstakels voor het instellen van fietszones zoveel mogelijk weg te nemen. Maar, nogmaals, ik ben geen Vlaams minister van Mobiliteit. Het initiatief daartoe komt toe aan de Gewesten. Maar ik kan mevrouw Peeters zeggen dat ik dus voorstander ben van dergelijke hervorming van de code op Vlaams niveau.

12.03 **Franky Demon** (CD&V): Mijnheer de minister, het enige wat mij nog niet duidelijk was is of u daar nu gisteren al dan niet met mevrouw Peeters over hebt gesproken.

12.04 Minister **Georges Gilkinet**: We hebben daar niet over gesproken. Het was een zeer positieve en nuttige vergadering waarin veel andere onderwerpen aan bod kwamen, maar hierover hebben we het niet gehad.

12.05 **Franky Demon** (CD&V): Het zou misschien een goed idee zijn om met een brief of via mail te melden dat die vraag er is zodat men er snel werk van kan maken. U weet immers dat er vervolgens discussies over die fietszone moeten worden gevoerd. Het zou goed zijn als er rechtzekerheid komt, zodat we dit in Brugge zo snel mogelijk kunnen invoeren. Een duwtje van u zou kunnen helpen.

12.06 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal haar een boodschap sturen via WhatsApp.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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 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): Mijnheer de minister, ondertussen is deze vraag al gedeeltelijk achterhaald, want er is al een nieuw financieel directeur aangesteld.

De vorige directeur, de heer Henin, kwam van het kabinet van minister Reynders. Wij zien dat de nieuwe directeur van het kabinet-Magnette komt. De draaideurpolitiek, zo noemen wij dat, blijft dus duren.

Ik heb nog een aantal vragen over de manier waarop de nieuwe financiële directeur werd benoemd. Mijnheer de minister, bent u zelf ingelicht over het vertrek van de heer Henin? Wat is de reden van zijn vertrek? Hij werkt nu voor een andere instelling.

Heeft hij een vertrekbonus gekregen? Of andere extra's?

Hoe werd de opvolger gekozen? Is de selectie normaal in handen van een consultantbureau of verloopt zo iets anders?

Hoe zal het salarispakket van de nieuwe financiële directeur van de NMBS eruitzien? Wat zijn zijn taken en opdrachten?

13.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de situatie is al geschetst. Nauwelijks drie dagen nadat Olivier Henin zijn ontslag als financieel directeur van de NMBS bekendmaakte, was de naam van zijn opvolger al bekend. Olivier Henin wordt opgevolgd door Renaud Lorand.

De snelle aanstelling van Renaud Lorand, die sinds 2018 directeur Strategie en Juridische Zaken was bij de NMBS, roept bij mij toch enige vragen op.

De aanstelling van de vertrekkende CFO, Olivier Henin, in 2014 verliep via een neutraal selectiebureau, Russell Reynolds. Waarom kreeg de openstaande vacature voor financieel directeur van de NMBS deze keer geen invulling via een open selectieprocedure?

Wat zijn de redenen waarom de raad van bestuur van de NMBS zo snel overging tot de benoeming van de heer Lorand als CFO van de NMBS? Was hij de enige kandidaat? Op basis van welke kwalificaties werd hij gekozen? Moest hij aan bepaalde selectiecriteria voldoen?

Bestaat er eventueel een selectierapport of een evaluatierapport ter zake?

De man combineert redelijk zware functies. Kan dat geen probleem scheppen? Bestaan er praktische of organisatorische afspraken?

En als uitsmijter, wie zal hem opvolgen als directeur Strategie en Juridische Zaken? Zal daarvoor wel een open selectieprocedure gevolgd worden?

13.03 **Michel De Maegd** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous apprenions, il y a quelques semaines, le départ et le remplacement du directeur financier de la SNCB. En effet, le conseil d'administration a approuvé la proposition de Sophie Dutordoir en ce sens.

Si le profil du nouveau CFO semble correspondre à ce poste, et sans préjuger de ses compétences, la manière de faire pose question. Aucun appel à candidatures n'a, à notre connaissance, été lancé pour ce poste. Un choix qui interpelle à une période où l'éthique doit, me semble-t-il, primer.

Monsieur le ministre, vous avez répété à de nombreuses reprises – et je partage totalement votre point de vue sur ce point – que la transparence devait être totale dans les décisions prises, afin d'arrêter – je vous cite – "les arrangements entre amis qui bénéficient à quelques-uns au détriment de tous les autres".

Quand on connaît le passé du nouveau directeur, qui fut chef de cabinet de Paul Magnette, alors ministre-président wallon, et de Jean-Claude Marcourt, alors ministre fédéral, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur les raisons objectives de ce choix.

Pourriez-vous nous expliquer comment s'est effectuée cette nomination, en nous précisant qui y a été associé et dans quelle mesure? D'autres personnes ont-elles été envisagées pour ce poste? Dans l'affirmative, comment la sélection s'est-elle opérée? Pouvez-vous nous dire si cette procédure est habituelle pour les nominations au sein de l'entreprise? Si tel n'est pas le cas, pouvez-vous nous détailler la procédure classique ainsi que les raisons qui expliquent le fait qu'elle n'ait pas été suivie? S'il s'agit bien de la méthode habituelle, estimez-vous qu'elle garantit toute la transparence et l'objectivité impératives à ce type de décisions? Un changement ne serait-il pas opportun pour l'avenir?

13.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame, messieurs les députés, M. Olivier Henin, actuel directeur général Finances, membre du comité de direction de la SNCB, a effectivement remis sa démission, par courrier du 26 octobre 2020, à l'administratrice déléguée de l'entreprise, afin – et c'est son droit le plus strict – de relever un autre défi professionnel en dehors de l'entreprise.

D'un commun accord, cette démission prendra effet à compter du 31 décembre de cette année. M. Henin ne bénéficiera d'aucune indemnité de départ puisque celle-ci n'est due que si la fin de mandat résulte d'une décision de révocation du conseil d'administration.

Pour le reste, il faut se référer au prescrit légal. Comme le stipule la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, il revient au conseil d'administration de nommer ou de révoquer les membres du comité de direction de la SNCB.

Met uitvoering van artikel 162 quater benoemt de raad van bestuur de leden van het directiecomité op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en na advies te hebben ingewonnen van het benoemings- en bezoldigingscomité. Zo bepaalt de wet. Aangezien het bedrijf voor grote uitdagingen staat, ook financieel, enerzijds door de coronacrisis en anderzijds door de grote mobiliteitsuitdagingen, die in het regeerakkoord zijn opgenomen, vond de gedelegeerd bestuurder dat de functie snel moest worden ingevuld om de stabiliteit en continuïteit van het bedrijf te waarborgen. Mevrouw Dutordoir informeerde mij over de context en haar visie tijdens onze bilaterale uitwisselingen.

De gedelegeerd bestuurder heeft op 30 oktober het benoemings- en bezoldigingscomité advies over het gemotiveerde voorstel voor de vervanging van de algemene directeur financiën gevraagd. Het comité gaf een positief advies. Vervolgens heeft de raad van bestuur unaniem ingestemd met het voorstel van de gedelegeerd bestuurder om de voorgestelde interne kandidaat, die over alle vereiste technische en managementvaardigheden beschikt, aan te stellen, met name de heer Renaud Lorand. De benoeming gaat in op 1 januari 2021. Ten slotte werd de benoeming intern en extern gecommuniceerd.

Conform artikel 162 quinquies worden de rechten, met inbegrip van de vergoeding en de wederzijdse verplichtingen van de leden van het directiecomité enerzijds en van de NMBS anderzijds geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de betrokken partijen.

Overeenkomstig artikel 162 ter vormen de leden van het directiecomité een college en kunnen zij de taken onderling verdelen en bepaalde bevoegdheden delegeren, hetgeen zij hier zullen doen.

Ten slotte preciseer ik nog dat het hier geen precedent betreft.

13.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik vind het eerlijk gezegd heel eigenaardig dat er slechts één kandidaat was. Ook de snelle manier waarop alles verlopen is, doet heel wat vragen over de aanstelling rijzen.

13.06 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het uitgebreide antwoord. U verwijst naar bestaande procedures en wetgeving, maar die hebben niet belet dat men vorige keer op een andere manier heeft gewerkt. Men heeft toen namelijk wel een onafhankelijk selectiebureau ingeschakeld. Als men het heeft over de grote uitdagingen en de nood aan stabiliteit, dan kan men daar in de toekomst elke benoeming wel mee verantwoorden. Ik stel gewoon vast dat cabinetards nog steeds heel vlot kunnen jobhoppen van de

ene topfunctie bij de overheid naar de andere. Ze combineren ook vaak verschillende topjobs. De politieke benoemingen verlopen blijkbaar vlotter dan sommige treinen rijden. Ik betreur dat er geen normale, open selectieprocedure is geweest en ik hoop dat men er werk van maakt om dergelijke aanstellingen anders te laten verlopen.

13.07 Michel De Maegd (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Toutefois, deux éléments me préoccupent.

Tout d'abord, selon vous, l'administrateur délégué "a vite voulu trouver un successeur pour assurer la continuité". Vous ajoutez ensuite que le CA était unanime. Je vous avoue que j'ignore ce qui se passe en interne au conseil d'administration de la SNCB, puisque je n'ai pas accès aux PV de ses réunions. Sincèrement, j'aimerais en prendre connaissance afin de comprendre cette unanimité. Si, pour vous, nommer en douce et dans la précipitation un directeur financier de la SNCB, en pleine période COVID, sans appel à candidatures, dans l'entre-soi politique, cela relève de la bonne gouvernance, pour moi cela reflète plutôt un déraillement éthique, contraire aux procédures. Or, je le rappelle, elles existent! En effet, le précédent directeur financier avait été nommé à la suite d'une sélection via un bureau indépendant de chasseurs de têtes.

On ne peut pas clamer haut et fort, comme vous le faisiez lorsque vous siégiez en qualité de député que "la transparence doit être totale" et qu'"il faut arrêter les arrangements entre amis" - ce sont vos mots -, puis cautionner exactement le contraire une fois que l'on est devenu ministre! C'est le fameux "faites ce que je dis, pas ce que je fais".

Dans ce dossier, la seule évidence objective pour moi, monsieur le ministre, c'est celle du fait du Prince. Si vous, l'ancien chantre de la bonne gouvernance, chère à votre parti - du moins, en paroles -, trahissez ce principe, vous reniez évidemment cette parole. Et vous traînez cette trahison tel un caillou dans votre chaussure! Croyez-moi, même pour le premier des cheminots que vous êtes censé être, un caillou dans une chaussure, cela n'aide ni à marcher droit ni à garder la tête haute!

13.08 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je voudrais répliquer à M. De Maegd, parce que son emphase ne m'impressionne absolument pas.

Le président: Monsieur le ministre, il n'y a pas de problème.

13.09 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, c'est un fait personnel. Donc, veuillez m'excuser.

Le président: Je suis d'accord.

13.10 Georges Gilkinet, ministre: On peut sacrifier à l'emphase, et il est très facile de faire des effets de manche. M. De Maegd est très fort en ce domaine.

Comme je l'expliquais dans ma réponse - mais peut-être me suis-je exprimé en néerlandais, de sorte qu'il a mal suivi mon propos -, la loi a été appliquée strictement. Je dois simplement lui rappeler que le conseil d'administration de la SNCB est composé de représentants de différents partis, parmi lesquels siège un membre de sa formation en qualité de président du CA, tandis que ne figure aucun membre écologiste à ce stade. Bref, monsieur De Maegd, je pense que vous pouvez adresser vos procès d'intention aux intéressés, au lieu de le faire au ministre qui se trouve face à vous.

Le président: Le Parlement ayant le dernier mot, je donne la parole à M. De Maegd, puis nous arrêterons toute polémique.

13.11 Michel De Maegd (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réplique.

Je vous rassure: dans mon chef, il n'y a pas d'emphase, mais une simple indignation devant la procédure. Je suis désolé! La transparence, c'est la transparence. Puisque vous dites que l'unanimité a été réunie au conseil d'administration, j'aimerais avoir accès à ses PV. À mon sens, pour une telle procédure, l'unanimité est impossible, puisque, précédemment, cela s'est passé très différemment, la sélection ayant été opérée en toute indépendance par un bureau de chasseurs de têtes. Présentez-moi les PV du conseil d'administration et je vous croirai sur parole – mais pas avant.

13.12 **Georges Gilkinet**, ministre: Je n'accepte absolument pas que vous mettiez ainsi ma parole en doute! Je vous invite à vous adresser au représentant de votre parti au conseil d'administration. Cela ne me pose aucune difficulté de principe à rendre cette décision publique. Je ne vois pas comment, en tant que ministre, j'affirmerais qu'il y a unanimité alors qu'elle n'existerait pas. Je ne sais pas dans quel monde vous vivez, monsieur De Maegd! Ce n'est pas la première fois que vous êtes l'auteur de telles paroles matamoresques, qui ne correspondent vraiment à rien!

13.13 **Michel De Maegd** (MR): Monsieur le ministre, je ne peux pas accepter que vous me disiez que je suis l'auteur de paroles "matamoresques". C'est pour moi une insulte. C'est faux! C'est profondément faux!

Je vous rappelle que le Parlement a pour mission de surveiller les actions du gouvernement - au cas où ça vous échapperait, monsieur le ministre. Parce que là, vraiment, la colère monte tout doucement. Je vous dis sincèrement que je ne vous croirai pas sur parole, parce que je pense que, dans un État de droit, comme nous le connaissons, il y a une nécessité de transparence et de gouvernance, comme vous l'avez toujours prôné en tant que député. Vous devez aussi le prôner en tant que ministre. Et ce n'est pas ce que vous faites!

Je ne suis pas d'accord! La colère s'éveille en moi quand je vous entends avec des propos de "déclarations matamoresques". Ce n'est pas vrai! Je m'insurge contre cela. Je vous dis simplement que pour moi, cette procédure a déraillé et que vous le traînez comme un caillou dans une chaussure, tout simplement.

Maintenant, assumez! Vous n'êtes plus député. C'était facile, quand on était député, de dire "Il faut la transparence, pas d'arrangements entre amis" et, une fois qu'on est ministre, fermer les yeux sur ce genre de pratiques. Je suis désolé, je ne suis pas d'accord. Je le dis haut et fort. C'est mon rôle de parlementaire. Si vous estimez que ce sont des propos matamoresques, je vous laisse votre appréciation, mais je ne la partage pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, certains collègues me demandent jusque quelle heure vous comptez répondre aux questions. Pouvez-vous me préciser cela?

13.14 **Georges Gilkinet**, ministre: Jusqu'à 17 h 45.

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

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

14.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het regeerakkoord staan twee zinnen over dit onderwerp, ik citeer: "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." Hoezeer ik het regeerakkoord ook genegen ben, ik vind dat toch wel een heel kort citaat voor een bijzonder groot probleem waarmee de inwoners van een deel van Vlaams-Brabant worden geconfronteerd. Ook wij willen een evenwichtige vliegwet, maar eerst moeten de problemen worden opgelost met vliegroutes die op een onrechtvaardige manier bepaalde groepen mensen, gemeenten en wijken meer belasten dan andere.

Ik heb uw voorganger meermaals vragen gesteld over het oplossen van de onrechtvaardige route Leuven Rechtdoor, die in gebruik is sinds maart 2014 en over de geluidshinder die deze route met zich meebrengt. Ik heb het dan over het concentreren van landende vliegtuigen, maar sinds maart 2014 ook over alle opstijgende vliegtuigen, die allemaal in een heel smalle corridor over een beperkt aantal gemeenten gaan.

Vorig jaar publiceerde Envisa een onafhankelijke milieueffectenstudie over de geluidshinder, waarover uw voorganger voortdurend zei dat hij daarmee niet meer aan de slag kon. Ik vrees dat hij wilde wachten tot zijn opvolger daarmee aan de slag kon. Op welke manier zult u dit probleem aanpakken? Ik ga ervan uit dat u het probleem wel zult aanpakken. Welke maatregelen zult u nemen? Zult u verder werken op de Envisastudie?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Jiroflée, dit komt uitvoerig aan bod in mijn beleidsnota. De situatie is niet gemakkelijk. We moeten de dialoog opnieuw opnemen, met respect voor alle mensen die te maken krijgen met het lawaai van de vliegtuigen.

Teneinde een evenwichtige vliegwet uit te werken, is het vooreerst van belang om de criteria te definiëren aan de hand waarvan kan worden bepaald of er sprake is van evenwichtigheid. Zoals benadrukt in de Envisastudie kunnen meerdere criteria worden aangewend, bijvoorbeeld het absoluut aantal vluchten versus de vermindering van de meest luidruchtige vluchten en de schade. De huidige regering zal stappen in deze richting zetten. Dat is mijn engagement.

De noodzaak om zoveel mogelijk vooraf overeenstemming te bereiken over de te hanteren criteria ligt voor de hand, hoewel de Envisastudie, die werd uitgevoerd door een van de regering onafhankelijk organisme, het voorwerp van kritiek uitmaakt in een geschillenprocedure.

Er bestaat enige tegenstrijdigheid tussen het vragen van een onmiddellijke, evenwichtige oplossing voor Leuven Rechtdoor of het uitwerken van een evenwichtig ontwerp van vliegwet voor heel België, zoals mijn voorganger de heer Bellot als Envisa vooropstelden. Enkel een globale oplossing, die het resultaat is van overeenstemming, zal het mogelijk maken dat andere omwonenden op hun beurt niet het gevoel zouden hebben te worden geschaad door genomen beslissingen, die quasi altijd een impact op andere vliegroutes zullen hebben vanwege de verwevenheid en de complexiteit van de vliegroutes in België.

Tot slot merk ik op dat de geschillenprocedure met betrekking tot Leuven Rechtdoor nog niet afgesloten is en dat er in de huidige stand geen enkele definitieve beslissing is die de Belgische Staat veroordeelt tot de specifieke wijziging van die route.

14.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, ik noteer – u moet mij zeker verbeteren indien ik verkeerd ben – dat u een aantal criteria wil vastleggen met de bedoeling de geluidshinder objectief vast te stellen alvorens een beslissing over een vliegwet te nemen. Zo heb ik het begrepen. Als dat gebeurt, dan vindt u in onze regio voorlopig zeker een medestander.

Wij willen niet dat alle vliegtuigen boven ons hoofd worden weggenomen. Laat dat heel duidelijk zijn. Dat is niet de bedoeling van Oost-Vlaams-Brabant. Wij willen wel een heel rechtvaardige spreiding, die er nu al sinds 2014 niet meer is. Een aantal gemeenten krijgt nauwelijks nog een vlucht over het hoofd en een beperkt aantal gemeenten krijgt alle vluchten over het hoofd. Die onrechtvaardigheid bestaat ondertussen zes jaar. Wij willen die opgelost zien.

Als ik u goed begrijp, is het de bedoeling om daarvoor objectieve criteria vast te stellen en dan vindt u in ons zeker een medestander. Wij zullen daar in ieder geval nog op terugkomen, mijnheer de minister. Ik heb geen enkele timing gehoord. Dat stelt mij een klein beetje teleur, maar ik zal u daarover in ieder geval opnieuw ondervragen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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)

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: De heer Jef Van den Bergh.

Président: M. Jef Van den Bergh.

15.01 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, la réouverture de la ligne ferroviaire entre Valenciennes et Mons est un projet que je soutiens depuis que je suis député à la Chambre, en 2007. J'ai interrogé les

différents ministres de la Mobilité qui vous ont précédé afin qu'une issue positive se concrétise, mais malheureusement il reste beaucoup de travail. Voilà déjà plusieurs années que l'on assiste à une partie de ping-pong entre la Belgique et la France dans ce dossier. Quand, du côté français, le financement est réglé, il ne l'est plus du côté belge; quand il l'est du côté belge, il ne l'est plus du côté français. Aujourd'hui, les attentes sont clairement focalisées sur l'État français. Le silence de la SNCF et des autorités régionales compétentes fait planer le doute sur la bonne issue de ce projet. Il existe en effet un risque que le gouvernement français ne soutienne plus les investissements dans certaines zones rurales, parmi lesquels ceux qui permettraient la réouverture de la ligne de fret entre Valenciennes et Mons.

Pour la Belgique, les choses semblent plus positives. L'accord de coopération relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques de 2018 à 2031 reprend ce projet parmi ses priorités. Le gouvernement wallon a notamment marqué un accord de principe sur un co-financement des travaux. Cependant, comme l'a récemment rappelé le ministre wallon Philippe Henry, cet accord est conditionné "à la réponse de la part des autorités françaises quant au planning et au budget disponible". Or, à ce jour, aucune réponse n'est parvenue.

Monsieur le ministre, des contacts entre Infrabel, la SNCF et les autorités régionales françaises compétentes sur ce dossier existent-ils toujours? Disposez-vous à ce jour d'informations sur la position française? Au regard de l'accord du gouvernement fédéral qui vise "une amélioration substantielle du transport ferroviaire de marchandises en vue de doubler son volume d'ici à 2030", comptez-vous faire de ce dossier une priorité? Si oui, quelles initiatives comptez-vous prendre dans les prochaines semaines pour relancer ce projet de réouverture de la ligne de fret entre Valenciennes et Mons? Je vous remercie.

15.02 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je vous remercie. Bonjour monsieur le ministre, cela faisait longtemps que je n'avais plus eu l'occasion de vous poser des questions. C'est donc un plaisir de pouvoir le faire à nouveau.

En 2018, le ministre wallon de la Mobilité annonçait avoir signé un accord avec la France concernant la réouverture de la ligne transfrontalière qui relie Mons à Valenciennes, pour le transport des marchandises. Les travaux devaient, selon ses dires, commencer en 2019 ou 2020 pour un budget total de 19 millions d'euros dont 16 à charge de la France et 3 de la Wallonie.

Il me revient que des travaux sont prochainement prévus à la gare de Quiévrain par Infrabel ainsi que du côté français, empêchant le dépassement des trains au-delà de cette même gare et risquant ainsi de couper de possibles relations Outre-Quévrain.

Monsieur le ministre, que pouvez-vous nous dire de ces travaux prévus par Infrabel? Sont-ils compatibles avec le projet de réouverture de la ligne transfrontalière Mons-Valenciennes? Qu'en est-il des travaux effectués côté français?

15.03 Georges Gilkinet, ministre: Chers collègues, c'est un plaisir de répondre à vos questions sur un sujet important. En ce qui concerne ce projet de réouverture de la ligne transfrontalière Mons-Valenciennes, Infrabel me communique que, du côté belge, tout est prêt des points de vue financier et technique. Cependant, les études et les travaux ne débiteront logiquement que si, du côté de la SNCF, de solides garanties sont apportées et notifiées pour la reconstruction du tronçon entre Blanc-Misseron et la frontière. Il ne sert à rien de construire des lignes en forme de cul-de-sac.

Côté belge, nous n'anticiperons pas la construction du tronçon entre Quiévrain et la frontière, mais cela restera bel et bien programmé. Les travaux menés sur cette ligne ou à proximité, madame Leroy, tiennent compte de la future liaison Mons-Valenciennes et ne mettent pas en péril ce projet. Notre gouvernement et moi-même nous sommes engagés à mener une politique volontariste en matière de transport ferroviaire de marchandises afin de doubler le volume du fret ferroviaire d'ici à 2030, ce qui nécessite non seulement de l'infrastructure - on y travaille - mais également un engagement des entreprises - on y travaille également.

Compte tenu de la position géographique de la Belgique, cet objectif ne pourra être atteint qu'avec le concours de nos partenaires européens et, *a fortiori* et pour commencer, des pays limitrophes de la Belgique. Dès lors, le projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Valenciennes et Mons s'inscrit pleinement dans la réalisation de cet objectif. Le contact a été établi avec le ministre français délégué aux Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari qui est l'un des premiers à m'avoir écrit. C'est peut-être un bon signe! Je lui ai répondu de façon tout aussi cordiale mais nous n'avons pas encore eu l'occasion d'aborder ce

dossier.

Il est vrai que je ne suis là que depuis deux mois mais je ne doute pas que cela pourra se faire dans les prochains mois.

15.04 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. J'espère qu'on aura un retour de votre part quand vous aurez eu contact avec votre homologue français parce que je pense que tout est prêt du côté belge. Vous l'avez confirmé. Il serait donc vraiment dommage qu'aujourd'hui, on ne puisse pas bénéficier de cette réouverture de ligne qui va dans le sens du progrès et d'une plus grande utilisation du rail pour le fret.

15.05 **Marie-Colline Leroy** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ne doutais pas de cette proactivité. Les nouvelles sont bonnes. On fera évidemment un suivi et je vais m'empresse de relayer ces informations auprès des personnes qui s'interrogeaient. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Er is vandaag veel belangstelling voor grensoverschrijdende spoorverbindingen.

16 **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)**

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

16.01 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai récemment interrogé votre collègue, la ministre de l'Intérieur, pour lui faire part de l'inquiétude des agents de la Police des chemins de fer de Mons qui craignent de voir la disparition de leur commissariat au profit du seul poste situé à Charleroi. Cette disparition créerait inévitablement des retombées négatives pour notre région de Mons-Borinage et, en particulier, pour la zone de police Mons-Quévy. Cette dernière court en effet le risque d'être confrontée à une explosion des tâches et à l'augmentation des coûts de fonctionnement, sans oublier l'allongement des délais d'intervention.

Il s'agit d'un scénario que je ne peux me résoudre à accepter, à la fois pour les effectifs de la zone de police Mons-Quévy, mais également pour les nombreux voyageurs, dont je fais partie, qui risquent d'être pénalisés, ce d'autant plus que Mons disposera bientôt, même si le projet met beaucoup de temps à se concrétiser, d'une nouvelle gare dont la fréquentation et la densité de circulation ont de fortes chances d'augmenter.

Dans ce combat pour le maintien du poste de la Police des chemins de fer à Mons, il me paraît essentiel que la SNCB se positionne et apporte son soutien. C'est la raison pour laquelle je souhaite vous poser les questions suivantes, monsieur le ministre. Des représentants de la SNCB et d'Infrabel participent-ils aux discussions aux côtés des autorités de contrôle en charge de la réforme de la Police des chemins de fer? Si oui, un soutien en faveur du maintien du poste montois y est-il défendu? D'après la ministre de l'Intérieur, la décision d'implanter un commissariat au sein d'une gare dépend notamment de la mise à disposition de locaux adaptés à la police par la SNCB. Dans ce cadre, pouvez-vous m'assurer que la SNCB répondra favorablement à cette exigence pour Mons?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Thiébaud, la circulaire dite "Duquesne" de 2002 répartit les missions de police sur le domaine ferroviaire entre la Police des chemins de fer et la police locale. En résumé, il est prévu que la Police des chemins de fer soit le premier service responsable vis-à-vis des phénomènes liés aux chemins de fer en tant que tels ou se déroulant sur les voies ou dans les trains. La police locale est responsable des phénomènes de criminalité, sans lien avec les chemins de fer, qui se déroulent dans les gares.

La circulaire prévoit des exceptions pour une dizaine de gares dites "à risques" dans lesquelles la Police des chemins de fer est en charge de toute la sécurité et doit fournir un accueil aux victimes d'une infraction. La gare de Mons figure parmi ces gares, selon cette circulaire de 2002.

En 2018, la Police des chemins de fer a communiqué à la SNCB un *draft* de nouvelles circulaires visant à réorganiser la Police des chemins de fer en transférant notamment la sécurité de toutes les gares aux zones

de police locale et en supprimant la notion de poste d'accueil dans les gares. Il est apparu que ce texte n'avait pas été approuvé par la police locale, ni signé par le ministre de l'Intérieur, mais que la Police des chemins de fer avait commencé à le mettre en œuvre sur le terrain, comme vous le savez, me semble-t-il.

La SNCB a eu l'occasion de communiquer ses remarques (plus de 90). À ce jour, elle n'a eu aucun retour, si ce n'est qu'elle a appris qu'un groupe de travail policier avait été créé pour se pencher sur le projet de texte.

Il est vraiment important et urgent que la situation soit clarifiée et que tous les partenaires puissent être impliqués, comme le prévoit d'ailleurs explicitement la loi sur la fonction de police.

La situation est préoccupante dans certaines gares, desquelles la Police des chemins de fer s'est déjà retirée, soit totalement, comme c'est le cas à Leuven, soit partiellement, comme c'est le cas à Mons. Ces retraits non conformes à la circulaire en vigueur ne sont en général effectivement pas compensés par une reprise des missions par la police locale, et seules les interventions pour les faits les plus graves sont encore assurées.

Pour répondre explicitement à votre question, ce qui est important pour la SNCB n'est pas de savoir quel service de police sera compétent ou présent dans une gare déterminée; ce qui est essentiel, c'est que la nouvelle répartition des tâches et, in fine, le positionnement des postes de la Police des chemins de fer, permettent non seulement d'assurer des interventions policières sur l'ensemble du domaine ferroviaire dans un délai raisonnable, mais également que suffisamment de patrouilles préventives soient présentes dans les gares.

La SNCB met des locaux à disposition de la Police des chemins de fer depuis 1999, date de la signature d'un protocole entre les parties. Depuis 2010, malgré l'absence de signature sur le protocole de l'époque, la SNCB a continué d'appliquer le protocole pourtant devenu obsolète.

Quand une demande d'espace est formulée, la SNCB met tout en œuvre pour y répondre favorablement, en fonction des espaces disponibles. A contrario, certains espaces ont parfois été prévus mais n'ont pas été occupés par la Police des chemins de fer.

La SNCB est convaincue que la présence de la Police des chemins de fer et d'un commissariat accessible aux clients de la SNCB et aux riverains est un service positif pour ses clients. Je partage son point de vue.

La Police des chemins de fer n'a pas confirmé le besoin d'espace dans la nouvelle gare de Mons – qui est d'ailleurs un autre sujet de débat, monsieur Thiébaut.

16.03 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour tous ces éclaircissements. Je reviendrai vers vous dans ce dossier.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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): Mijnheer de voorzitter, ik ben zeker nog aanwezig in de vergadering en luister aandachtig naar de interessante vragen van de leden.

Mijnheer de minister, ik heb een vraag over de ticketverkoop die uiteraard een belangrijke bron van inkomsten is voor de NMBS.

In 2019 verkocht de NMBS voor bijna 880 miljoen euro aan vervoerbewijzen. De NMBS heeft ook laten verstaan dat zij naar aanleiding van de coronacrisis in 2020 een operationeel tekort vreest voor een bedrag van ongeveer 300 miljoen euro.

Graag had ik van u het volgende vernomen.

Wat is de omzet van de NMBS per product en per provincie? Ik bespaar u de noodzaak om alle cijfers voor te lezen en stel voor dat u de gegevens aan het secretariaat bezorgt.

Het regeerakkoord spreekt ook over het invoeren van variabele ticketprijzen. Hoe ziet u dat? Heeft de NMBS al simulaties gemaakt van de mogelijke evolutie van de omzet bij een dergelijke wijziging? Wat zijn daarvan de resultaten?

Wat is uw persoonlijke beleidsvisie op de variabilisatie van de ticketprijzen? Er zijn ter zake twee mogelijk logica's. U voert een vraaggevoerd tariefssysteem in, waarbij de prijzen verhogen in de spitsuren en verlagen in de daluren overeenkomstig de vraag, of u geeft als alternatief dat aanbodgestuurd wordt gewerkt en naar de kostendekking van een treinverbinding wordt gekeken. Dat zou betekenen dat lagere prijzen zouden worden gehanteerd tijdens de spitsuren en hogere prijzen tijdens de daluren. Graag had ik uw voorkeur ter zake vernomen.

Ten slotte, de NMBS brengt ons met de regelmaat van een klok in herinnering dat de ticketprijzen in dit land structureel lager liggen dan in het buitenland. Staat u in uw hoedanigheid van voogdijminister open voor het idee dat de invoering van variabele ticketprijzen een verhoging van het gemiddelde prijsniveau omvat of wil u een dergelijke verhoging bij voorbaat uitsluiten?

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, uw gezicht komt half in beeld. Ik geef het even mee, omdat dat misschien niet de bedoeling is.

Mijnheer de minister, u mag antwoorden op de vele vragen.

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, het is belangrijk dat ik u kan horen. Ik heb u goed gehoord en zal dus op uw vragen antwoorden.

Mijnheer Roggeman, zoals gemeld, maakt de NMBS zich klaar voor het openen van de binnenlandse spoorvervoersector. In dat verband heeft de NMBS besloten een zekere terughoudendheid aan de dag te leggen op het vlak van het algemeen publiek maken van commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens. Zij beschouwt bijgevolg sommige gegevens als zuiver interne gegevens.

De beste manier om de eigen inkomsten van de NMBS te verhogen, is meer mensen naar de trein lokken en niet de tarieven verhogen. Ik heb dit reeds uiteengezet naar aanleiding van de bespreking van mijn beleidsnota.

Het is eerder de bedoeling de tickets goedkoper te maken in de daluren, wanneer de treinen leeg zijn, of leger zijn. In dit dossier is nog niets besloten. Ik moet nog met de NMBS spreken om dit in de praktijk te kunnen omzetten.

Binnen de NMBS is een project opgestart om de flexibiliteit van producten en prijzen te onderzoeken. Flexibiliteit in het introduceren van variabele prijzen heeft niet enkel te maken met piekperioden en niet-piekperioden. Wij werken op verschillende niveaus. Wij analyseren constant ons productengamma, zegt mij de NMBS, en toetsen het aan de noden van de klanten en van de maatschappij. Dit kan tot gevolg hebben dat wij huidige producten aanpassen en/of nieuwe producten implementeren. De tariefstructuur is onlosmakelijk verbonden aan ons productengamma. Een mogelijke introductie van variabele ticketprijzen zal een aanpassing van ons productgamma betekenen. Hoe zulke producten en variabiliteit er zullen uitzien, en wat de gemiddelde impact is voor de klant en voor de NMBS, is nog niet bekend.

Een beetje suspense dus nog, mijnheer Roggeman, maar wij zullen ons best doen voor de klanten en om meer klanten op de trein te krijgen.

17.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister. Zoveel suspense had nu ook niet gehoeven. Ik had nu graag een beetje meer concrete antwoorden gekregen op mijn vragen.

Dat de NMBS nog geen zicht heeft op hoe zij haar prijzen zal hervormen, kan ik wel verstaan. Als zij werkelijk nog in zo'n vroeg stadium van die oefening staat, heb ik daar begrip voor.

Ik vind het wel jammer dat zij de vertrouwelijkheid inroept inzake de verkoop van de vervoersbewijzen per provincie. Ik meen dat dit niet nodig is, temeer daar zij zich daarvoor beroept op de voorbereiding van de

marktvrijmaking. Dat verwondert mij, daar ik ter zake nog zeer weinig intenties mocht vernemen in het regeerakkoord en in uw beleidsverklaring. Maar dat is een thema waar ik later graag op terugkom.

Ik vind het wel een beetje spijtig dat de NMBS in deze context zulke algemene gegevens als de cijfers van de verkoop per provincie weigert vrij te geven. Mocht ik nu naar de verkoop per station vragen, kon ik begrijpen dat het over gedetailleerde product- en commerciële informatie ging, maar ik vraag naar cumulatieve gegevens op provinciaal niveau.

Bovendien weten we allemaal dat u de invoering van de vrijmaking van de markt met tien jaar hebt uitgesteld. Het zou mij zeer verbazen indien een concurrent zich binnen dertien jaar voor zijn aanbod zou beroepen op cijfers van dan al anderhalf decennium geleden, gecumuleerd per provincie, uitgesplitst volgens ticketformules die tegen dan al niet meer bestaan in het licht van de hervorming die u voorbereidt. Met dat excuus neem ik weinig genoegen.

In de toekomst zal ik blijven aandringen om die gegevens ter beschikking te stellen. Laten we eerlijk zijn: dit zijn cruciale aspecten van het aanbod, ook voor de beleidsvoering, ook voor grote, cruciale, strategische beslissingen inzake het aanbod van nieuwe stations en dergelijke. Dat mag toch een beetje afgestemd zijn op de verkoop van de producten en in verhouding staan tot de vraag. Ik begrijp dat de NMBS daarvoor op de rem staat. Ik hoop, mijnheer de minister, dat u die mening niet deelt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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 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): Mijnheer de minister, tien jaar na de uitreiking van de eerste exemplaren verlopen intussen de eerste elektronische rijbewijzen van het type bankkaart. Na tien jaar dient men een elektronisch rijbewijs te hernieuwen op het gemeentehuis, maar jammer genoeg krijgt men hierover geen bericht. Dat is toch een opmerkelijke beslissing van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die voor heel wat steden en gemeenten ook onbegrijpelijk is. Zij zijn van mening dat de burger toch ten minste eenmaal moet worden verwittigd.

Heel wat bestuurders zullen pas bij een wegcontrole of een ongeval vaststellen dat de geldigheidsdatum van het rijbewijs is verstreken, wat de betrokkene zuur kan opbreken. Rijden met een verlopen rijbewijs betekent zoveel als sturen zonder geldig rijbewijs en de sancties daarvoor zijn niet mild. Ook voor de verzekering heeft zo iets gevolgen: men is pas verzekerd, als men zich geldig in het verkeer begeeft.

De steden en gemeenten pleiten voor een systeem van oproeping, zoals dat ook voor de hernieuwing van de identiteitskaart bestaat. Uit een eerdere vraag van ex-collega Nele Lijnen blijkt dat het praktisch mogelijk is om de adressenlijst te koppelen aan de gegevens van het rijbewijs. De geldigheidsduur is echter verschillend naar gelang van het soort rijbewijs en is soms afhankelijk van bijvoorbeeld een medische keuring, vakbekwaamheid of een uitgesproken straf, waardoor er geen werk gemaakt werd van een herinneringssysteem. Het regeerakkoord spreekt intussen over het vereenvoudigen van de procedure voor het verlengen van een rijbewijs, vandaar een aantal vragen, mijnheer de minister.

Zult u werk maken van een automatisch meldingssysteem bij het verstrijken van de geldigheid van het elektronisch rijbewijs? Welke concrete stappen zet u hierin?

Ook voor medisch verval wordt er nog geen herinnering verstuurd. Wat is uw visie hierop? Is het haalbaar om ook hiervoor een herinnering te versturen?

Tot slot, wat is de reden dat een elektronisch rijbewijs, in tegenstelling tot een papieren rijbewijs, al na tien jaar verval?

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, het is een zeer interessante vraag, ik heb veel geleerd uit het antwoord dat werd voorbereid door de FOD Mobiliteit.

In de kruispuntbank van de rijbewijzen worden thans geen adresgegevens bewaard. Hiervoor is er geen rechtsgrond. Evenmin zijn door middel van de kruispuntbank de adresgegevens van rijbewijshouders raadpleegbaar. De FOD Mobiliteit en Vervoer is dan ook niet gemachtigd dergelijke gegevens op te vragen om herinneringen te sturen aan de houders van een rijbewijs waarvan de administratieve geldigheidsduur dreigt te verstrijken.

Dat is verschillend met een identiteitskaart. Bij een identiteitskaart is per definitie een adres beschikbaar, bij een rijbewijs niet. Een rijbewijs is dan ook geen verplichting voor elke burger, in tegenstelling tot de elektronische identiteitskaart. Alleen bestuurders van een motorvoertuig moeten in de gevallen door de Koning bepaald, een geldig rijbewijs bij zich hebben. Eenieder kan dan ook beslissen zijn rijbewijs niet te hernieuwen en geen motorvoertuig meer te besturen.

In plaats van te investeren in het versturen van een brief, investeert de FOD Mobiliteit en Vervoer momenteel in een project tot invoering van een onlineaanvraagprocedure voor rijbewijzen en voorlopige rijbewijzen, om het leven van de burger gemakkelijker te maken. Dat is zeer positief. Het project werd opgenomen in de algemene beleidsnota. Het dient niet alleen de hernieuwing van reeds uitgereikte rijbewijzen te faciliteren, maar de aanvragen van alle rijbewijzen en voorlopige rijbewijzen.

Aangezien de geldigheidsduur van de eerste bankkaartmodellen van het rijbewijs nu, na tien jaar, verstrijkt, wordt spoedig een informatiecampagne gelanceerd. Na de eerste hernieuwingronde zal geëvalueerd worden of bijkomende stappen nodig en nuttig zijn.

Daarnaast worden rijbewijshouders evenmin verwittigd wanneer de geldigheid van hun rijgeschiktheidsattest en/of hun bewijs van vakbekwaamheid afloopt. In de meeste van die gevallen blijft de administratieve geldigheidsduur nog doorlopen voor de voertuigcategorieën waarvoor geen rijgeschiktheidsonderzoek en/of bewijs van vakbekwaamheid vereist zijn.

Rijbewijshouders proactief verwittigen in verband met de geldigheidsduur van hun rijbewijs, maar niet in verband met de rijgeschiktheid en/of vakbekwaamheid zouodeloos verwarring veroorzaken.

Bovendien zijn niet alle rijbewijzen tien jaar geldig. Hun geldigheid kan beperkt worden op basis van de rijgeschiktheid van de houder. Zo krijgen bestuurders met bepaalde aandoeningen een rijbewijs met een geldigheidsduur van vijf jaar of minder, soms slechts één, twee of drie jaar. 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 het Belgische recht. Die richtlijn legt voor de rijbewijzen van alle EU-lidstaten een administratieve geldigheidsduur van vijftien of tien jaar op. Zo wil de Europese Unie het mogelijk maken om op het moment van de periodieke hernieuwing de nieuwste maatregelen om vervalsing tegen te gaan, toe te passen en medische onderzoeken of andere door de lidstaten vastgestelde maatregelen uit te voeren. Aangezien België de geldigheidsduur van rijbewijzen en elektronische identiteitskaarten gelijk wenste te trekken, opdat beide documenten omwille van administratieve vereenvoudiging gelijktijdig hernieuwbaar zouden zijn, werd ook voor rijbewijzen gekozen voor een geldigheidsduur van tien jaar.

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoorden. Ik kijk alvast naar het systeem voor de vernieuwing uit. Volgens mij juichen de burgers het zeker toe, als het systeem wordt vereenvoudigd en gedigitaliseerd.

Het sturen van een herinnering blijf ik bepleiten, want dat getuigt van een klantvriendelijke overheid. Daarom wil ik u nogmaals vragen om dat te overwegen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

19 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande NMBS-investeringen in de Kempen" (55010624C)

19 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements prévus par la SNCB en Campine" (55010624C)

19.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de stiptheid van de treinen is het afgelopen jaar gevoelig verbeterd, maar de Kempense passagiers naar Brussel merken daar weinig van. De spitsrein van Brussel naar Mol scoort de slechtste cijfers van heel Vlaanderen. Slechts één dag op vier rijdt de trein op tijd. Het traject Brussel-Turnhout, waar die spitsrein deel van uitmaakt, heeft het vaakst te kampen met vertragingen. Dat bleek al uit de cijfers vóór de coronacrisis en heeft in deze commissie al enkele keren aan de agenda gestaan.

De verbindingen naar de Kempen hebben nochtans een groot potentieel. Dat potentieel wordt echter niet genoeg benut door de inzet van oud materieel en onderinvesteringen. Zo wordt er niet enkel met zeer oud materieel gereden, de twee grote overstapstations Lier en Herentals zijn ook dringend aan investeringen toe. Deze investeringen komen niet enkel het reizigerscomfort ten goede, ook de stiptheid zou sterk verbeteren. Het vervoersplan 2020-2023 brengt al enkele verbeteringen voor de Kempen.

Met de elektrificatie van het traject naar Hamont is het nu het momentum om extra te investeren in de Kempense sporen. Deze elektrificatie creëert bovendien een bijkomend potentieel voor de regio, met name een grensoverschrijdende verbinding naar Weert. Die ambitie is opgenomen in het Nederlandse regeerakkoord, waar men er ook studies over lopen heeft. Hierdoor zouden reizigers niet alleen makkelijk tot in Weert geraken, het opent ook een groot potentieel om te reizen naar Eindhoven, Rotterdam of zelfs Amsterdam.

Mijnheer de minister, wat zijn uw ambities voor de trein in de Kempen? Welke investeringen zullen er de komende jaren gebeuren in de stations in de Kempen?

Zal het materieel op de Kempense sporen vernieuwd worden? Welke ambitie hebt u ter zake?

Erkent u dat de verbinding Hamont-Weert een groot potentieel heeft? Zult u samen met uw Nederlandse collega's werken aan het onderzoeken en realiseren van deze verbinding?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, u weet dat ik veel ambitie heb voor de trein in heel België, ook in de Kempen. Wij hebben daarover uitvoerig gedebatteerd in de commissie vorige week.

Zoals ik in deze commissie op 10 november ook al mocht meedelen, blijft de stiptheid van de treinen in de Kempen in het algemeen en op de lijn Turnhout-Binche in het bijzonder een bezorgdheid voor mijzelf zowel als voor alle Kempenaars. De NMBS hoopt tegen 2023 een structurele oplossing te kunnen voorstellen voor reizigers op deze lijn. Wij hebben daarover gedebatteerd.

Wat het rollend materieel betreft, is het mijn bedoeling om dit over het hele netwerk te verbeteren voor iedereen, zowel in de Kempen als in Wallonië of Brussel. Dit is immers een noodzakelijke stap om de betrouwbaarheid en de stiptheid op het hele net vooruit te laten gaan. De NMBS informeert mij dat zij ook goed op de hoogte is van de vraag vanuit de Kempen naar het modernste treinmaterieel. Momenteel rijden er op het traject Turnhout-Binche zes treinen met M6-dubbeldeksmaterieel met airco. Tussen Turnhout en Brussel rijden ook de drukstbezette treinen met airco. In het kader van het nieuwe vervoersplan zullen opnieuw enkele oudere M4-stellen door dubbeldeksmaterieel worden vervangen. Dat is goed nieuws voor u en voor alle Kempenaars.

U zult begrijpen dat het niet mogelijk is in het kader van het antwoord op een mondelinge parlementaire vraag en de ruimte waarin het Reglement hiervoor voorziet, een overzicht te geven van alle in de Kempen geplande investeringen. U kunt mij daarover altijd wel een schriftelijke vraag stellen.

Wat de verbinding Hamont-Weert betreft is het dan ook te vroeg om concrete uitspraken te doen. Ik heb daarop al geantwoord in het algemeen. Ik kan er enkel aan toevoegen dat ik mij bewust ben van de vragen die hierover in de Kempen leven en van de parlementaire initiatieven die hierrond bestaan. Het is bovendien belangrijk te herhalen wat ik ter zake in mijn beleidsverklaring over regionale, grensoverschrijdende verbindingen heb opgenomen, met name dat ik geval per geval de mogelijkheden zal onderzoeken om deze spoorwegverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorwegnet te valoriseren.

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

Ik heb vorige week het verhaal misschien een beetje lachwekkend verteld, maar het is zo schrijnend dat men, als men naar de Kempen reist, een ladder en laarzen nodig heeft bij de overstappen en men de

agenda niet te krap mag plannen, want de stiptheid is dramatisch.

Ik zal zeker een schriftelijke vraag stellen over de investeringen die nog gepland zijn voor de Kempen.

Er zijn inderdaad ook verbeteringen, maar ik denk dat het nog stukken beter kan. Als we de reizigers willen overtuigen om te kiezen voor het spoor in plaats van de wagen, zullen we in de Kempen nog stevig moeten investeren om die sprong te maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in Hasselt, op zo'n 600 meter van de overweg in de Veldstraat, heeft zich zaterdagmiddag 24 oktober een aanrijding voorgedaan tussen vier goederenwagens en een reizigerstrein. De goederenwagens waren om een nog onbekende reden losgekomen op een terrein van Infrabel en op een spoor in dienst terechtgekomen. Het seinhuis in Hasselt stuurde een alarmsignaal uit en de bestuurder van de trein die onderweg was van Blankenberge naar Hasselt kon een noodremming uitvoeren. Nadat de reizigerstrein tot stilstand was gekomen, volgde een aanrijding met de goederenwagon aan lage snelheid. Er was enkel blikshade en er vielen geen gewonden. Een geluk bij een ongeluk, want als het stopsein iets later was verstuurd of als de trein al iets verder op het traject was, dan hadden de gevolgen veel dramatischer kunnen zijn.

Het ongeval roept heel wat vragen op met betrekking tot de veiligheid voor de treinreizigers. Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Kunt u meer details geven over de oorzaken van het ongeval? Normaal wordt er gewerkt met schoenen die spooktreinen moeten verhinderen. Schoenen mogen echter niet overal worden gebruikt. Wordt er bij deze wagons gebruik gemaakt van een schoen? Waarom wel of niet? Indien niet, had een schoen dit ongeval kunnen vermijden? Er bestaan systemen, zoals ATBS, om spooktreinen te voorkomen. Welke maatregelen worden genomen om spooktreinen in de toekomst te voorkomen?

20.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, misschien zult u wat ontgoocheld zijn in mijn antwoord, aangezien ik geen informatie kan geven over een specifiek incident. De verantwoordelijkheid om onderzoeken te voeren, komt namelijk andere diensten toe. Ik moet u eraan herinneren dat het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor hiërarchisch gezien onafhankelijk is van de minister van Mobiliteit en van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Mijn uitstekende collega, mevrouw De Sutter, is daarvoor bevoegd, dus u moet uw vraag aan mevrouw De Sutter richten.

20.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dat zal ik zeker doen, want veiligheid op en naast het spoor is uiteraard heel belangrijk. Ook met het oog op het vermijden van zulke incidenten in de toekomst, ben ik wel benieuwd naar mogelijke oplossingen. Ik zal de vraag daarom zeker tot uw collega richten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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)

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, in het regeerakkoord wordt terecht veel belang gehecht aan de uitbouw van het goederenvervoer per spoor, als deel van de oplossing voor de problematiek van de files, luchtvervuiling, enzovoort.

De coronacrisis heeft de goederenvervoerders per spoor, die reeds vóór de crisis in een financieel kwetsbare situatie verkeerden, zware klappen toegebracht. Zo moest Lineas, goed voor een marktaandeel

van 70 %, aankloppen bij de FPIM voor financiële steun. Ook de federale steun aan het gecombineerd en verspreid goederenvervoer per spoor werd door deze commissie verlengd tot 2021, maar biedt geen structurele oplossing. Het regeerakkoord voorziet in een evaluatie voor dat subsidiemechanisme.

Op lange termijn moet er, en niet alleen voor het goederenvervoer, een verlaging van de rijpadkosten komen. Via een EU-verordening werd dan ook aan de lidstaten de mogelijkheid geboden om op een transparante, objectieve en niet-discriminatoire wijze de rijpadvergoedingen te verlagen, om zo in deze moeilijke tijden de vrachtovervoerders per spoor wat zuurstof te geven. Concreet vraagt de sector een volledige kwijtschelding voor de tweede jaarhelft van 2020 en een halvering in 2021, wat op een impact van twee keer 15 miljoen euro neerkomt. Uw voorganger, de heer Bellot, was dat idee genegen.

Mijnheer de minister, zult u verder in die richting werken? Heeft Infrabel al de instructies gekregen om de noodzakelijke gegevens aan te leveren en zal het wetsontwerp dat nodig is om in het Belgische recht uitvoering te geven aan de door de EU geboden mogelijkheid weldra worden ingediend?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u voor uw vraag, mevrouw Verhaert. Het is mijn ambitie om in overleg met alle spelers een echt plan met concrete acties op te stellen om het goederenvervoer per spoor te heroriënteren en het volume goederen dat per spoor getransporteerd wordt te verdubbelen. Dat plan is bedoeld veelomvattend te zijn. Het zal met name investeringsmaatregelen op het gebied van infrastructuur omvatten en gericht zijn op het bevorderen van innovatie en digitalisering in de sector.

Het huidige systeem van steun voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer zal ook moeten worden geëvalueerd en er zullen voorstellen moeten worden gedaan om in de toekomst de efficiëntie ervan te verbeteren. Ook wordt de laatste hand gelegd aan een wetsontwerp voor het opzetten van een regeling om de sector financieel te ondersteunen, zodat die wordt aangemoedigd om te investeren in een remsysteem dat de geluidsoverlast in het spoorwegvervoer vermindert.

Het wetsontwerp moet voor het eind van het jaar aan het Parlement worden voorgelegd.

Om de impact van de gezondheidscrisis te verzachten, heb ik bovendien vanaf mijn aantreden het principe van de compensatie van de verliezen van Infrabel verkregen, waardoor het mogelijk is om de annulering van de treinpanden en van de administratieve kosten tot eind september 2020 niet te factureren aan de spoorwegoperatoren, wat een impact heeft van -3,3 miljoen euro voor het goederenvervoer.

De juridische haalbaarheid van de mogelijkheid om het bedrag van de vergoedingen voor het jaar 2020 drastisch te verlagen, wordt door mijn administratie onderzocht. Er werden ook contacten gelegd met Infrabel om de kosten en de technische haalbaarheid van de maatregelen te bepalen. Ik zal niet verbergen dat de timing extreem krap is: enerzijds is de Europese verordening die de verlaging van de heffing voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur voor het jaar 2020 mogelijk maakt op 13 oktober in werking getreden, anderzijds moet België in december overschakelen op een nieuw systeem voor de berekening van de heffing. Er liggen dus veel projecten op tafel die de komende maanden moeten worden uitgevoerd. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt met betrekking tot de prioriteiten.

Ik ben in principe voorstander van specifieke steun aan de spoorwegsector in de context van de gezondheidscrisis, maar ik druk nog geen mening uit over de beste manier om daar te komen. Het is jammer genoeg nog een beetje te vroeg.

21.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, er zijn inderdaad heel wat initiatieven, maar inzake het gedeeltelijk of volledig kwijtschelden van de vergoedingen gingen al heel wat andere landen ons voor, bijvoorbeeld Zwitserland, Duitsland, Nederland en Oostenrijk. De haalbaarheid wordt onderzocht, maar ik hoop dat u daarover op korte termijn met positief nieuws komt. In het belang van het goederentransport is dat echt noodzakelijk.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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 **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)**

22.01 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik feliciteer u vooreerst welgemeend met uw ambt van vice-eersteminister in de regering. Ik heb u nog niet gezien of gehoord. Ik wens u heel veel succes bij uw beleid inzake de boeiende materie van mobiliteit.

Ik heb een vraag over de luchthaven, die in Vlaams-Brabant heel prominent aanwezig is.

DHL is een belangrijke werkgever in België. Door de covidpandemie zien wij dat de civiele luchtvaart bijna helemaal stilligt, maar dat de cargo goed en nog beter dan vroeger draait. DHL zorgt voor 5.000 directe jobs en creëert ook een aantal duizenden indirecte jobs.

DHL investeerde de voorbije jaren via een joint venture met Lufthansa AeroLogic meer dan 1 miljard euro in de aankoop van nieuwe vliegtuigen Boeing 777. Dat zijn geluidsarme en milieuvriendelijkere cargovliegtuigen, die zorgen voor een daling van de CO₂-uitstoot met minstens 18 procent ten opzichte van de huidige vliegtuigen waarmee wordt gevlogen.

Voor de volledige DHL Group gaat het ondertussen over meer dan dertig vliegtuigen. Van die dertig vliegtuigen hebben er vandaag tien vliegtuigen een vergunning om hier 's nachts te landen. DHL heeft in het voorjaar een lijst van zestien vliegtuigen ingediend, maar krijgt voor de overige vliegtuigen op de lijst geen certificering, dus toestemming van het DGLV om hier te landen.

Het gevolg is dat DHL hier nog altijd landt en opstijgt met lawaaierige toestellen, zoals de Boeing 747 – die van Kalitta Air is zeker bekend – en andere lawaaierige en CO₂-uitstotende toestellen.

Een en ander heeft te maken met de planning bij DHL. Vliegtuigen maken een hele toer rond de wereld. Er kan bijvoorbeeld niet altijd rekening ermee worden gehouden of een stil vliegtuig inderdaad een van de tien gecertificeerde vliegtuigen is voor een vlucht vanuit een bepaald werelddeel met landing in Leipzig en vervolgens hier.

Mijnheer de minister, het is onbegrijpelijk dat, wanneer een bedrijf als DHL hier investeert in nieuwe goedkopere en geluidsarmere vliegtuigen, die vliegtuigen hier niet allemaal kunnen landen, waardoor ons milieu nog altijd zwaarder wordt belast en de omwonenden nog altijd veel meer lawaaihinder ondervinden dan nodig.

Wat is de reden voor het uitblijven van de vergunningen om de zestien Boeing 777 Freighters operationeel te maken op onze nationale luchthaven? Dat dossier zit al maanden vast. Ik heb al mails gekregen in mei en juni van dit jaar, maar blijkbaar beweegt er nog altijd niets.

Welke argumenten zijn er om de procedure te laten aanslepen?

Welke stappen kan DHL ondernemen opdat zo snel mogelijk wordt overgegaan tot de erkenning van de reeds aangekondigde milieuvriendelijke vliegtuigen?

22.02 Minister Georges Gilkinet: Bedankt voor uw woorden, mijnheer Vandenput. Minister van Mobiliteit worden is soms een moeilijke maar zeker een boeiende erfenis

De dossiers voor de betrokken toestellen van DHL zijn niet geblokkeerd. De vliegtuigen kunnen op Brussel Nationaal worden geëxploiteerd, net als de vliegtuigen van andere maatschappijen, binnen de beperkingen van de regelgeving en hun geluidscertificering.

Het DGLV is niet bevoegd om ter zake een beslissing te nemen. Het ministerieel besluit inzake het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel Nationaal verleent de Belgische Staat geen enkele discretionaire bevoegdheid ter zake. Er is in dit geval niet voorzien in een mogelijke afwijking. Het is de verantwoordelijkheid van de luchthaven de bestaande milieuvoorschriften te handhaven in overeenstemming met de exploitatievoorwaarden van de luchthaven.

Indien DHL AeroLogic van mening is dat de interpretatie van de door de luchthaven vastgestelde regelgeving niet juist is, zal het die interpretatie eerst moeten aanvechten bij degene die de betwiste actie, bijvoorbeeld de weigering om een vlucht toe te laten, heeft ondernomen. Pas dan kan de zaak voorgelegd worden aan de autoriteit die belast is met het toezicht op de naleving van de exploitatievoorwaarden van de

luchthaven.

22.03 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik begrijp uw korte antwoord maar ik wil toch op de kwestie verder ingaan. Van DHL heb ik de informatie gekregen dat het DGLV, waarvan het bedrijf in het verleden de toestemming heeft gekregen om die toestellen te laten landen, bezig is met de behandeling van het dossier in verband met zes bijkomende vliegtuigen. Het verwondert mij dus enigszins te horen dat niet het DGLV bevoegd is, maar wel de luchthaven. Ik zal nu contact opnemen met de luchthaven om te zien wat men kan doen. Daarna kan ik u dan een schriftelijke vraag stellen en de situatie opvolgen.

Ik dank u echter alvast voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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 gezondheidsmaatregelen op Brussels Airport**" (55011280C)

23.01 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, il me revient que le médiateur fédéral de l'aéroport national, Philippe Touwaide, a récemment adressé un nouveau courrier aux autorités fédérales de la Mobilité et à la Direction générale du transport aérien pour témoigner de la "cohue et du non-respect des mesures sanitaires" à l'aéroport de Zaventem dans le cadre de la pandémie du COVID-19, et ce, au cours des récents week-ends.

Les faits suivants ont été constatés: chaos dans les tests COVID, refus d'embarquement, retards dans les résultats des tests, cohue aux départs, non-respect des règles sanitaires, absence de masque et de distanciation sociale.

Le médiateur fédéral a rappelé, et à raison, que le respect des mesures COVID est un principe élémentaire de précaution, qui repose sur les arrêtés royaux pris en exécution des décisions du Comité de concertation, et précise que son service a reçu de nombreuses plaintes au cours de ces derniers week-ends.

En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous avez pris les mesures nécessaires pour que toutes les règles sanitaires édictées par la ministre de l'Intérieur soient strictement respectées dans l'ensemble des installations de l'aéroport de Bruxelles-National?

Comptez-vous rappeler à l'ordre la direction de Brussels Airport Company sur ces faits afin que ces graves manquements, s'ils sont confirmés, ne se reproduisent plus?

Pourriez-vous également clarifier le rôle du centre de *testing* dans l'aéroport pour les voyageurs quittant la Belgique et également pour ceux qui reviennent de zones rouges, en particulier dans le cadre de la nouvelle stratégie de *testing*?

Pouvons-nous espérer recevoir un soutien de la future plateforme fédérale de *testing*, dont on parle beaucoup, et ce, pour ce qui concerne les tests des voyageurs. Dans l'affirmative, dans quels délais?

23.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Rohonyi, les difficultés que vous décrivez sont bien réelles. Dès que j'en ai eu connaissance, j'ai contacté les responsables de l'exploitation de l'aéroport. Ils m'assurent qu'ils continuent à travailler à l'amélioration des processus. Ces événements sont regrettables, mais semblent relativement exceptionnels. C'est heureux!

Depuis le début de la crise sanitaire, l'aéroport a adopté des mesures préventives à la demande de mon prédécesseur, qui permettent de garantir le respect des règles sanitaires, et ce, avec l'aide et sous le

contrôle de la police fédérale.

Afin d'améliorer encore la situation globale et d'éviter les difficultés que vous venez de décrire, l'exploitant aéroportuaire a mis en place un plan d'action en concertation avec l'ensemble des acteurs de la communauté aéroportuaire et singulièrement avec la police fédérale chargée du respect des règles sanitaires, notamment en matière de distanciation physique.

Je peux citer quelques mesures de ce plan d'action:

- procéder aux ajustements nécessaires pour que les contrôles de sécurité soient suffisamment staffés et suffisamment personnels en fonction de l'affluence attendue;
- les jours de pic, demander à la police fédérale de prévoir deux agents supplémentaires pour éviter les temps d'attente aux contrôles des frontières;
- pour ce qui concerne les appareils effectuant des vols de longue distance, ils sont répartis sur la totalité de la jetée d'embarquement B afin d'assurer une dispersion maximale des passagers sur l'ensemble de la surface de la jetée d'embarquement;
- les passagers qui pénètrent dans cette jetée d'embarquement B sont enregistrés à l'entrée et le nombre de passagers est ensuite suivi afin de respecter la capacité maximale d'un peu moins de 2 000 personnes en limitant au besoin l'accès à la zone d'embarquement;
- des stewards supplémentaires ont également été prévus ainsi qu'un staff d'encadrement en fonction de l'affluence attendue.

Il semble que ces mesures aient porté leurs fruits puisque, depuis leur mise en œuvre lors du week-end des 21 et 22 novembre, nous n'avons plus à déplorer aucun incident. *In fine*, je peux vous dire que l'exploitant aéroportuaire a respecté, nous semble-t-il, les obligations qui lui incombent dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus au travers des quelques mesures que je vais vous rappeler. Il a également créé un environnement qui permet aux voyageurs de voyager en sécurité même si, à la fin, c'est le comportement individuel de chacune et de chacun qui fera en sorte que les règles prescrites sont suivies.

Parmi les mesures préventives adoptées depuis le début de la crise sanitaire, il y a:

- l'obligation de la distanciation physique de 1,5 mètre que tout le monde connaît aujourd'hui;
- le port obligatoire du masque buccal dans le terminal, cela ne vous étonnera pas;
- la prise de température pour tous les passagers au départ et à l'arrivée;
- beaucoup de stickers au sol rappelant les règles de distanciation;
- des écrans en plexiglas, comme dans d'autres secteurs économiques, pour séparer le personnel et les passagers;
- des affiches;
- des distributeurs de gel pour les mains;
- des unités mobiles de nettoyage;
- des poubelles fermées destinées aux masques buccaux usagés;
- un centre de test COVID-19 sur le site de l'aéroport pour les personnes qui le souhaitent;
- un projet pilote pour les tests rapides antigéniques afin de garantir un fonctionnement équivalent à celui en place dans d'autres aéroports européens.

Je suis l'évolution de la situation de près, madame Rohonyi.

23.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, je ne doute absolument pas de votre travail en la matière et de votre vigilance dans ce dossier, tout comme je ne doute absolument pas du travail réalisé par l'aéroport, par la direction et le personnel.

Ce qui me pose plus question, c'est que vous dites que les incidents ont été plutôt exceptionnels. Ils ont quand même duré plusieurs week-ends d'affilée. Vous expliquez, et je vous en remercie, que les mesures ont été mises en place (staff supplémentaire les jours de grande affluence, etc.) le week-end du 21 novembre 2020, alors que les incidents les plus importants ont été communiqués aux alentours du 11 novembre 2020, jour férié commémorant l'Armistice.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous ce délai pour mettre en place ces mesures? Une concertation a-t-elle été mise en place avec les syndicats? Y a-t-il eu des points de rupture ou des points qui ont fait que les mesures prises n'ont pu être adoptées que plus tard? Cela m'interpelle. Il n'est en effet pas acceptable qu'on soit confronté à de telles difficultés, alors même que la fréquentation à l'aéroport a drastiquement diminué.

Pour ce qui concerne le délai d'obtention des résultats des tests, vous ne me répondez pas vraiment mais il est vrai que c'est une question que j'ai ajoutée entre le moment du dépôt de ma question et aujourd'hui. Afin d'obtenir une réponse, je redéposerai cette question relative au *testing*. C'est essentiel notamment pour les voyageurs qui paient 135 euros pour obtenir des résultats et pour pouvoir partir à temps vers leur destination. Je vous remercie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

24.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, een tijd geleden schrok ik geweldig bij het lezen van een artikel dat ik vond via Gopress. Volgens sommige media zou er een onderzoek gevoerd worden naar mogelijke illegale arbeid en sociale dumping bij het onderhoud van de NMBS-locomotieven. Er zou sprake zijn van slechte instructies, gebruik van vreemde talen, lowcostwerk, mogelijke valsheid in geschrifte en sociale fraude bij onderaannemers wier personeel het onderhoud van de locomotieven voor zijn rekening neemt.

Is de NMBS op de hoogte van de geuite beschuldigingen en kan de NMBS dienaangaande duidelijkheid verschaffen?

Klopt het dat de NMBS het voorwerp uitmaakt van een onderzoek uitgevoerd door de Centrale Directie van de bestrijding van de zware en georganiseerde criminaliteit in het kader van mogelijke fraude en valsheid in geschrifte bij haar onderaannemers die instaan voor het onderhoud van de NMBS-locomotieven?

Werden er externe controles uitgevoerd in de werkplaatsen? Zo ja waar en wanneer?

Deed de NMBS zelf controles? Welke procedures of controlemechanismen bestaan er?

Welke eventuele bijkomende acties zullen er worden ondernomen?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Ik geef u het antwoord van de NMBS. De NMBS heeft kennis genomen van het artikel in *Médor*. De NMBS heeft werken in haar ateliers toevertrouwd aan SPIE en Siemens, maar nooit aan de geciteerde buitenlandse ondernemingen. Die zijn bij de NMBS onbekend. Ik weet niet of het om één of meerdere ondernemingen gaat.

Tot nu toe heeft de NMBS er geen kennis van dat zij het voorwerp uitmaakt van een dergelijk onderzoek. De NMBS en haar aangestelden werden in dat kader noch gehoord, noch gezocht, noch beschuldigd door de bevoegde instanties. Wij veronderstellen dat met "externe controle" een inspectie door de bevoegde federale overheidsdiensten Sociale Zekerheid, Arbeid en Sociaal Overleg en Financiën wordt bedoeld. Het kan voorvallen dat die instanties al dan niet geplande controles uitvoeren in de werkplaatsen van de NMBS. Dat is logisch. De NMBS staat namelijk niet boven de wet.

De NMBS past de wettelijke bepalingen voor de openbare aanbestedingen toe, zowel tijdens de gunning als tijdens de uitvoering. Tijdens de gunningsfase wordt er in het lastenboek van de NMBS natuurlijk verwezen naar de wetgeving op de overheidsopdrachten, onder andere naar artikel 7 van de wet van 2016 inzake overheidsopdrachten, dat een verplichting inhoudt om het milieu-, sociaal en arbeidsrecht te eerbiedigen.

Voor de fraudegevoelige sectoren zoals de bouw, schoonmaak of de bewakingssector worden er specifieke bepalingen ingevoerd om de milieu-, sociale en werkverplichtingen te laten respecteren. In het lastenboek van de NMBS wordt ook verwezen naar de artikelen 67 tot 69 van de wet van 2016, die onder meer toelaten kandidaten uit te sluiten wegens fraude, mensenhandel, tewerkstelling van illegaal verblijvende onderdanen van derde landen en sociale of fiscale schulden.

Voor alle opdrachten boven de Europese drempel, iets meer dan 500.000 euro voor leveringen en 5 miljoen euro voor werken, werkt de NMBS met het uniform Europees aanbestedingsdocument, dat toelaat om de

onderaannemers op wie de opdrachtnemer een beroep doet te identificeren. Dit houdt een verklaring op erewoord in dat de opdrachtnemer niet werd veroordeeld voor mensenhandel, fiscale of sociale overtreding en dat hij in orde is in verband met zijn RSZ-betalingen. Desnoods vraagt de NMBS bijkomende bewijzen. Tijdens de uitvoering moet de opdrachtnemer de lijst van zijn onderaannemers overhandigen. De NMBS voert op basis van die lijst controles uit, in het bijzonder in de sectoren gevoelig voor fraude.

De rondzendbrief van 26 januari 2018 betreffende de strijd tegen sociale dumping in het kader van de overheidsopdrachten en concessies overeenkomstig de speciale sectoren wordt toegepast binnen de NMBS. Op die basis heeft de NMBS een leveranciergedragscode opgesteld, die ook bepalingen tegen sociale fraude omvat, en die van toepassing is op al zijn opdrachtnemers. Om nog verder te gaan, werkt de NMBS nu aan de ontwikkeling van een *corporate social responsibility system* in haar lastenboeken.

De NMBS kan tijdens de uitvoering van de opdrachten een specifieke controle op de site uitvoeren, in het bijzonder als er vermoeden van sociale fraude is. Dat gebeurt ook in haar werkplaatsen en ook ten aanzien van het personeel van de onderaannemers. Die controles worden mogelijk gemaakt ofwel via de toegangscontrole aanwezig op de site, ofwel via de lijst van het personeel aanwezig op de site die de opdrachtnemer verplicht is bij te houden en dagelijks bij te werken. Die lijst wordt voor sommige sectoren en activiteiten elektronisch beheerd, onder andere voor de onroerende werken. Dat laat de NMBS toe om de gedetacheerde werknemers te controleren.

Zoals zonet uiteengezet, werkt de NMBS momenteel aan de integratie van een *corporate social responsibility system* in haar lastenboeken. Het gaat over de integratie van sociale, milieu- en economische aspecten en maatregelen op vrijwillige, systematische en coherente basis.

Ik wens met de kwestie van sociale dumping zeer behoedzaam om te gaan, aangezien het zeer belangrijk is dat overheidsbedrijven het goede voorbeeld tonen.

De **voorzitter**: Dat was een uitgebreid antwoord van de NMBS. Het zou misschien goed zijn de NMBS erop te wijzen dat u maar een beperkte spreektijd hebt om antwoorden te geven. Het was een heel uitgebreid antwoord.

24.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw erg uitgebreide antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55010828C van de heer Raskin, over de invoering van het rijbewijs met punten, wordt omgezet naar een schriftelijke vraag.

Dan volgen de samengevoegde vragen over het station Gent-Sint-Pieters. Het Rekenhof heeft ons hierover een verslag bezorgd. Daar zijn vier vragen over.

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 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): Mijnheer de minister, op 16 november hebben we het verslag van het Rekenhof gekregen, waar we lang naar hebben uitgekeken.

U kent het dossier van de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters, het belangrijkste reizigersstation in Vlaanderen. De renovatie is gestart in 2005 en is anno 2020 nog altijd niet klaar. De tweede fase moet nog beginnen. In 2027 zou er opgeleverd worden.

Er zal 22 jaar aan het station zijn gewerkt. We zullen het station ook niet opgeleverd krijgen zoals het oorspronkelijk was bedoeld, omdat dat onbetaalbaar bleek te zijn. Daarover gaat het rapport. Hoe is dit kunnen gebeuren? Van waar zo veel vertraging en zo grote budgetoverschrijdingen?

Ik zal het rapport niet overlopen, dat laat de spreektijd mij niet toe, maar er is wel een aantal vaststellingen die ik niet onbenoemd kan laten. Ik noem er drie.

Er lag blijkbaar een weinig realistische tijdsplanning aan de basis van dit project. Bij aanvang bleek de inschatting van de projecttijd compleet fout of alleszins niet realistisch te zijn.

Wanneer er een grote kloof bleek te zijn tussen de raming van de kostprijs en de reële uitgaven werd dit niet verder door de administratie onderzocht. Dat werd wel gemeld aan het kabinet van de bevoegde minister, maar dat heeft niet tot extra vragen of een opdracht tot meer onderzoek geleid.

Dit brengt mij tot de volgende vragen, mijnheer de minister.

Welk conclusies trekt u na kennisname van dit rapport? Tot welke beleidsinitiatieven zouden die kunnen leiden?

Kunt u meedelen waarom men het destijds niet nodig vond om te onderzoeken waarom er een zo grote kloof was tussen de ramingen en de offertes voor de uitvoering van de tweede fase?

Acht u het noodzakelijk dat alsnog verder onderzoek wordt gedaan? Dit was immers een belangrijke factor in de enorme vertraging die het project heeft opgelopen.

Hebt u sinds uw antwoord op mijn mondelinge vraag over de stand van zaken van dit project in de commissie van 10 november nog relevante informatie over de voortgang van de tweede fase van de renovatie?

Daarop heb ik gisteren al een antwoord gekregen van schepen Watteeuw in Gent, die u blijkbaar gesproken heeft. Hij heeft van zowel u als van mevrouw Dutordoir de garantie gekregen – we zijn daarover zeer verheugd – dat het station af zal zijn in 2027 of dat u minstens elke inspanning daarvoor zult doen.

25.02 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal niet herhalen wat collega Vandenbroucke al heeft gezegd.

Uit het rapport van het Rekenhof is een aantal opvallende zaken naar voren gekomen over wat er is misgelopen in het project rond het grootste station van Vlaanderen. Het rapport had het over de alsmaar opschuivende timing, het oorspronkelijke budget dat jarenlang telkens opnieuw naar boven werd bijgesteld, het verschil tussen de kostenraming en de effectief ingediende offertes wat de tweede fase van het project betreft en het feit dat er op geen enkel moment – en dat vind ik toch wel opvallend – een initiatief werd genomen om naar een oplossing te zoeken of om de mogelijke problemen te onderzoeken.

Wij hebben gisteren in de gemeenteraadscommissie Mobiliteit van de stad Gent schepen Watteeuw, die u wellicht heel goed kent, hierover ondervraagd. Hij heeft bevestigd dat hij ondertussen met u en met mevrouw Dutordoir heeft gesproken, wat zeker positief is. Toen collega Vandenbroucke u daarnet vroeg naar de datum van 2027, zag ik u uitdrukkelijk bevestigend knikken. Dat is toch een groot verschil met uw eerdere houding en antwoord.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal concrete vragen op basis van het rapport van het Rekenhof. Zult u acties koppelen aan het verslag van het Rekenhof en aan de bevindingen daarin? Hebt u zelf al om uitleg gevraagd aan de NMBS? We weten dat u al hebt samengezeten met de bevoegde schepen van Gent, maar

hebt u al samengezeten met mevrouw Dutordoir?

Welke initiatieven zult u heel concreet nemen om dit project opnieuw op het goede spoor te zetten? Wat de timing betreft, kunt u op basis van de eventuele gesprekken die u al hebt gevoerd bevestigen dat 2027 effectief de opleverdatum zal zijn? Wij horen immers dat de NMBS zal proberen, maar ik heb gisteren in de gemeenteraadscommissie ook al gezegd dat de NMBS nu niet moet proberen, maar vooral moet doen.

Is er intussen al een onderzoek ingesteld naar de misinschatting van de budgetten en de kostenramingen?

Ten slotte, wat zult u doen om dergelijke zaken in de toekomst te vermijden? Collega Roggeman zal hierop nog dieper ingaan en u er meer gedetailleerde vragen over stellen.

25.03 Jan Briers (CD&V): Mijnheer de vice-eersteminister, de 88 bladzijden lange conclusies zijn toch hallucinant. Zo wordt geconcludeerd dat de meerprijs en de vertraging bij de eerste fase van de renovatie, dus spoor 8 tot 12, hoofdzakelijk het gevolg zijn van een herfasering van de werken om de veiligheid van de reizigers en de stiptheid van de treinen te garanderen tijdens de renovatie. Die eerste fase werd 15 maanden te laat opgeleverd en bleek begin 2020 reeds bijna 80 miljoen euro te hebben gekost. Dat is 36,2 % hoger – u hoort het goed – dan het bedrag waarvoor de opdracht gegund werd.

Wat de tweede fase betreft, namelijk de renovatie van spoor 1 tot 7, heeft het plaatsen van de overheidsopdracht reeds vier jaar vertraging opgelopen. Een eerste opdracht werd begin 2017 stopgezet vanwege te hoge offerteprijzen, net als een tweede opdracht begin 2020 na aanpassing van de plannen.

Het Rekenhof vindt dat de NMBS grondiger naar een verklaring voor de grote verschillen tussen raming en offertes had moeten zoeken om eventuele gebreken in de raming en/of marktverstorende factoren aan te tonen. Ook de FOD heeft niet verder aangedrongen op een grondige analyse bij de NMBS. De beleidscel van uw voorganger ging niet dieper in op de gerapporteerde problemen.

Midden 2020 zou dan een derde procedure bekendgemaakt worden op basis van een vereenvoudigd ontwerp. De NMBS schuift, zoals de collega's daarnet zeiden en wij vandaag in de pers konden vernemen, eind 2027 naar voren als streefdatum voor de werken aan het station. Mevrouw Dutordoir, afkomstig uit Gent, zal dan eindelijk in een mooi station kunnen afstappen, hopen wij.

De opstart was in 2004. De Oosterweelverbinding zal straks vlugger gerealiseerd zijn dan de renovatie van het drukste station van Vlaanderen.

Welke lessen trekt de NMBS uit het project en het rapport van het Rekenhof? Welke lessen trekt u? Welke lessen trekt de FOD?

Wat zijn de verdere plannen met de tweede fase van het project?

Werd de derde overheidsopdracht reeds bekendgemaakt? Wanneer worden die resultaten verwacht?

Wat is het beschikbare budget voor de tweede fase en op welke manier meent de NMBS te garanderen dat de offertes nu wel binnen de budgetramingen zullen passen?

Wat is de verdere timing voor de aanbesteding van de werken en de start van de werken? Intussen weten we wel wanneer ze eindigen.

25.04 Tomas Roggeman (N-VA): Het Rekenhof heeft heel wat pijnpunten blootgelegd, niet alleen in verband met het concrete project Gent-Sint- Pieters, waarop onze Gentse collega's zijn ingegaan, maar ook in het algemeen over het beheer van de stationsrenovatie. De renovatie van het Gentse station is niet het enige project met moeilijkheden. Op het moment is geen enkel stationsproject op schema noch is er een binnen het geplande budget geland maar misschien kunt u mij verbeteren..

Ook het grootste project ten zuiden van de taalgrens, het station van Bergen, is op het moment grandioos aan het ontsporen, met meer dan 100 miljoen euro bijkomende kosten. Als dat structureel gebeurt, is er wel iets grondig mis met het management van grote stationsvernieuwingprojecten.

Welke lessen trekt u uit het rapport van het Rekenhof, niet specifiek ten opzichte van Gent-Sint-Pieters,

hoewel interessant, maar breder dan dat?

Bent u net als ik van oordeel dat er een ommezwaai nodig is in het beheer van de grote stationsprojecten bij de NMBS? Welke stappen wilt u daarvoor zetten?

Bent u het ermee eens dat de opname van Eurostation in de NMBS een opportuniteit is om het beheer van de stationsprojecten in het algemeen te herorganiseren om bijvoorbeeld nieuwe vorm te geven aan de directie Stations?

Welke maatregelen in het bijzonder worden gepland om de kans op herhaling van dat soort wantoestanden te reduceren?

Overweegt de NMBS of uzelf maatregelen, zoals een reorganisatie van de directie Stations, een audit van het vastgoedbeheer of een herziening van uw beslissing om Eurogare voort te laten bestaan als afzonderlijk bedrijf? Overweegt u een versterking van de toezichtsmogelijkheden van de FOD Mobiliteit op de NMBS? Overweegt u nieuwe afspraken daaromtrent in het toekomstige beheerscontract? Wat zult u doen?

25.05 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb een lang antwoord op de vele vragen voorbereid. Het zal mijn laatste antwoord voor vandaag zijn. U kunt resterende mondelinge vragen altijd in schriftelijke vragen omzetten.

Ik heb het rapport van het Rekenhof aandachtig gelezen. Dat is voor mij echter geschiedenis. Geschiedenis is belangrijk om slimmer te worden, maar ik ben in geen geval verantwoordelijk voor het verleden. Dat moet voor iedereen duidelijk zijn. Sommige collega's blijken te denken dat ik al tien jaar minister van Mobiliteit ben, maar ik ben het nog maar twee maanden. Ik zal echter mijn best doen.

Het rapport van het Rekenhof zal mij en ook de NMBS helpen om het beheer van grote projecten te professionaliseren.

Eerst en vooral wil ik de context voor de opvolging door de administratie van de investeringsprojecten van de NMBS en Infrabel schetsen. De FOD Mobiliteit volgt alle investeringsprojecten van de vennootschappen van nabij via duidelijk met de vennootschappen afgesproken processen. In dat kader ontvangt de FOD Mobiliteit dossiers vanwege Infrabel en de NMBS met daarin de evolutie van de verschillende lopende projecten. Bepaalde investeringen zijn continu van aard, bijvoorbeeld de investeringen in het onderhoud van het spoorwegnet. Andere investeringen zijn duidelijk afgebakend in de tijd, zoals de aanleg van een spoorlijn of de aankoop van nieuw rollend materieel. Er wordt in die zin een onderscheid gemaakt tussen de continue dossiers en de afgebakende dossiers. De FOD maakt voor de afgebakende dossiers bovendien nog een onderscheid tussen projecten type 1 en type 2 door middel van een multicriteria-analyse, waarbij rekening wordt gehouden met het strategisch belang van elk investeringsproject. De lijst van projecten type 1 en type 2 wordt jaarlijks geactualiseerd.

De NMBS en Infrabel sturen elk trimester voortgangsdossiers voor de projecten type 1 en elk semester voor de projecten type 2 en de continue dossiers. De FOD analyseert de inhoud van de documenten en stelt na eventueel contact met de NMBS en Infrabel elk trimester een rapport op voor de projecten type 1 en elk semester voor de projecten type 2 en de continue dossiers. Die rapporten worden bezorgd aan de minister van Mobiliteit en tonen de evolutie van de realisatie, de risico's voor het succesvol afronden van de projecten alsook de verschillen in planning en budget ten opzichte van de referentiebeschrijvingen. Elk project type 1 maakt het onderwerp uit van een opvolgingsvergadering in aanwezigheid van de projectmanager en vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS, en dat minstens één keer per jaar. Een verslag van die vergaderingen in de vorm van opvolgingsfiches wordt toegevoegd aan de eerder genoemde rapportering.

Ik kan u verder meegeven dat de opvolging van het NMBS-project Gent-Sint-Pieters nog steeds op driemaandelijks basis gebeurt. Wat dit project betreft, zijn we ervan overtuigd dat de NMBS zich hier steeds heeft gedragen als een goede huisvader, in het belang van de reiziger.

Intussen werd, met de komst van Sophie Dutordoir en Patrice Couchard, directeur Stations, het beheer van de nieuwe stationsprojecten volledig onder de loep genomen. Daarbij is uitgegaan van een belangrijk principe, namelijk functionele stations waar de klant centraal staat en waarbij standaardisatie en intermodaliteit primeren. Zo kunnen reizigers eenvoudig overstappen van het ene vervoermiddel op het andere.

De ommezwaai die collega Roggeman hier bepleit, is wel degelijk ingezet bij de NMBS. In de laatste jaren heeft de NMBS immers grote stappen gezet om het beheer van de stationsprojecten te verbeteren. Het is belangrijk om op deze weg verder te gaan en het projectbeheer continu bij te sturen en te verfijnen. Dat is een van mijn doelen als nieuwe minister van Mobiliteit.

In dat kader werd met een blik op de mobiliteit van de toekomst het oorspronkelijke voorontwerp van het project Gent-Sint-Pieters herbekeken. De aangepaste plannen werden begin dit jaar voorgesteld. Gent-Sint-Pieters krijgt nu een volwaardige overkapping en een forse uitbreiding van het aantal ondergrondse fietsparkeerplaatsen, 17.000 in plaats van 13.500. Dit zal Gent en alle treinreizigers een functioneel, veilig, duurzaam en eigentijds station geven waarin het comfort van de reiziger vooropstaat. Na de zomer van 2021 moet de tweede fase van de vernieuwing van start gaan.

Ik kan benadrukken dat de NMBS mij heeft verzekerd dat zij met de stad Gent alle krachten bundelt om het project in 2027 te kunnen afwerken. Zo heeft mij ook het bericht bereikt dat het openbaar onderzoek voor de omgevingsvergunningsaanvraag voor het aangepast stationsontwerp bij de stad Gent op vrijdag 27 oktober van start is gegaan en één maand zal duren.

Uiteraard op voorwaarde dat ook de stad Gent zich engageert om, vanzelfsprekend met alle respect voor alle geldende regels, deze aanvraag zo efficiënt en zo spoedig mogelijk te behandelen.

Ik heb sinds de vorige commissievergadering daarover contact opgenomen met de burgemeester van Gent, en ook met de eerste schepen en enkele medewerkers. Ik heb ook onmiddellijk contact opgenomen met de NMBS. Zoals ik al gezegd heb, is dit een belangrijk project en ik zal het volledig steunen. Ik hoop dat alles nu goed zal verlopen, beter dan in het verleden.

25.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Voor alle duidelijkheid, noch ikzelf noch de collega's achten u voor één gram verantwoordelijk voor het debacle inzake de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters.

Wij kijken natuurlijk wel in uw richting als het gaat over het leren van lessen uit dit dossier. U hebt op een interessante manier uitgelegd hoe de opvolging van zulke projecten administratief gebeurt, maar u ging nogal vlug over de vaststelling dat niettegenstaande er netjes rapporten zijn afgeleverd door de FOD Mobiliteit aan de minister, daar zaken in stonden over budgetoverschrijdingen, bijvoorbeeld over de enorme kloof tussen de ingeschatte budgetbehoeften en de ingediende offertes. Niemand voelde echter de behoefte te onderzoeken wat er aan de hand is, noch bij de FOD Mobiliteit, noch bij het bevoegde kabinet.

Wat dat laatste betreft, daar kunnen wij u niet over ondervragen. Dat is uw politieke verantwoordelijkheid niet. Maar ik verwacht wel een heel duidelijk statement dat wanneer zulke rapporten met anomalieën worden opgeleverd, er onderzoek zal gebeuren.

Ik ben blij te horen dat mevrouw Dutordoir zal zorgen voor een ommezwaai en dat men het hele proces onder de loep zal nemen. Ik mag hopen dat dit effectief vruchten afwerpt, zodat wij in Gent ten laatste in 2027 zullen kunnen genieten van het station waar wij al meer dan tien jaar recht op hebben.

25.07 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, u verwees terecht naar het feit dat veel van de verantwoordelijkheid bij uw voorgangers ligt, maar ik roep u op het tij effectief te keren. Wij rekenen daar op. Alle Gentenaars rekenen daar op, maar ook de bijna 60.000 pendelaars die dagelijks gebruikmaken van het station Gent-Sint-Pieters.

U deed ook de hele procedure over T1 uit de doeken. Ik ben niet zo beslagen in de technische aspecten van die projecten, maar ik heb vooral gehoord dat er heel veel fiches heen en weer worden gestuurd, dat er een driemaandelijks opvolging is, enzovoort. Er is echter nooit ingegaan op wat er in de fiches staat over de anomalieën, dus ik hoop dat daarin verandering zal komen.

Ik vind het vreemd dat u zegt dat de NMBS daarin steeds als een goede huisvader is opgetreden. Dat is dan toch een heel vreemde goede huisvader, als u het mij vraagt. U zegt immers zelf dat de ommezwaai is ingezet, dus dat betekent dan toch dat er iets fout was, anders zou er geen ommezwaai moeten zijn.

Het komt er nu vooral op neer om alle krachten te bundelen. Wij, als Gentse politici, zullen dat alvast doen

over de partijgrenzen heen, zowel in onze functie van gemeenteraadslid als in onze functie van Kamerlid, want het station van Gent-Sint-Pieters moet en zal in 2027 worden opgeleverd.

25.08 Jan Briers (CD&V): Mijnheer de minister, eerlijk gezegd ben ik blij dat u al zoveel initiatieven hebt genomen in de korte periode waarin u minister bent. Ik wil u toch graag, ongetwijfeld samen met mijn hier aanwezige Gentse collega's, uitnodigen om Gent-Sint-Pieters eens te bezoeken, samen met Sophie Dutordoir. Het is het drukste station van ons land, na de Brusselse stations.

25.09 Minister Georges Gilkinet: Ik ken dat station, mijnheer Briers. Ik kom er niet elke dag, maar ik ben er al enkele keren geweest, voor alle duidelijkheid.

25.10 Jan Briers (CD&V): Ik nam onlangs de trein in het prachtige gerenoveerde Centraal Station van Antwerpen en ik eindigde in de catacomben van Gent. Als wij de minister meenemen naar de catacomben, zal hij ons nooit meer vergeten, dacht ik toen, en dat moet toch de boodschap zijn.

25.11 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt gelijk dat u geen enkele verantwoordelijkheid draagt voor het verleden, maar u draagt wel verantwoordelijkheid voor de toekomst. Mijn vragen en voorstellen betroffen dan ook maatregelen die u als huidig voogdijminister kunt nemen met het oog op het verbeteren van het procesbeheer in het vastgoed.

Ik heb u vijf voorstellen gedaan, maar ik moet vandaag vaststellen dat u ten aanzien van geen enkele gesuggereerde maatregel voor de structurele verbetering van het management van stationsvernieuwingprojecten een engagement uitspreekt. U zegt wel dat de ommezwaai al ingezet is en dat er alle grote stappen richting verbetering zijn gezet.

Voor alle duidelijkheid, als u dat zegt, mijnheer de minister, wil ik u zeer graag geloven. Ik geef u wat dat betreft ook met plezier het voordeel van de twijfel en ik hoop van harte dat dit inderdaad het geval is en dat u volledig gelijk hebt.

De praktijk zal uitwijzen of die gezette stappen voldoen. Indien nieuwe projecten of nieuwe fases van bestaande projecten blijven ontsporen, zullen zij uiteraard wel tot uw beleidsverantwoordelijkheid behoren. In voorkomend geval zullen wij u graag daaraan herinneren.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vragen nr. 55011176C en nr. 55011216C van de heer Nicolas Parent worden omgezet in schriftelijke vragen. Vragen nr. 55011248C, nr. 55011249C en nr. 55011263C van mijzelf worden ook omgezet in schriftelijke vragen. De rest van de agenda zal tijdens een nieuwe vragensessie afgewerkt worden.

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 58.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.58 uur.*