

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

du

MARDI 23 FEVRIER 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 23 FEBRUARI 2021

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.32 uur en voorgezeten door de heer Tomas Roggeman.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 32 et présidée par M. Tomas Roggeman.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 Actualiteitsdebat over alternatieve oplossingen voor de dieseltrein en toegevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De waterstoffrein" (55013877C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieven voor de dieseltractietreinen van de NMBS" (55014316C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de mogelijke oplossingen voor de resterende niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55014317C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar alternatieven voor diesellijnen" (55014369C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De waterstoffrein" (55014376C)

01 Débat d'actualité sur le train diesel et les solutions de rechange et questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène" (55013877C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les alternatives aux trains à traction diesel de la SNCB" (55014316C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les solutions possibles pour les lignes ferroviaires non électrifiées restantes" (55014317C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les alternatives aux lignes diesel" (55014369C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène" (55014376C)

01.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *In ons land hebben we nog heel wat lijnen zonder bovenleiding. Niet enkel in het havengebied, maar ook op spoorlijnen zoals in Oost-Vlaanderen moeten nu nog vervuilende en lawaaiërende dieseltreinen ingezet worden. Iets dat moeilijk te rijmen valt met onze klimaatambities en de rol die het openbaar vervoer moet spelen in de verduurzaming van onze maatschappij.*

Meer en meer spoorlijnen worden geëlektrificeerd, zoals de lijn Mol-Hamont. Maar het gaat altijd om dure investeringen die lange tijd aanslepen. Als alternatief voor de vervuilende dieseltreinen worden er in vele landen testen gedaan met waterstoffreinen. Want waterstof wordt beschouwd als een groen alternatief voor dieseltreinen op plaatsen waar de spoorlijnen nog niet geëlektrificeerd zijn.

Zo werden er reeds testen uitgevoerd in Nederland, Oostenrijk en in Duitsland. Recent kondigde de Deutsche Bahn ook een nieuw en langdurig proefproject aan. Vanaf 2024 zal er een jaar lang een waterstoffrein rijden tussen Tübingen, Horb en Pforzheim.

Een verduurzaming van de spoorwegen in België is een ambitie die u met mij deelt, denk ik. Daarom mag ons land de waterstoffrein niet missen. Een ambitie die ook de stad Gent en het havenbedrijf delen met het

project Gent-Terneuzen. Mijnheer de minister, 2021 is het jaar van het spoor. De ambitie moet zijn om ten minste een proefproject met een waterstoffrein te hebben in ons land. Onze spoorwegen mogen niet stilstaan en moeten mee op het spoor van de innovatie en de verduurzaming. Daarbij is het cruciaal dat diensten zoals Infrabel dezelfde ambities delen en uitdragen.

Welke initiatieven zal u nemen ten aanzien van Infrabel om innovatie en verduurzaming op de Belgische spoorwegen te faciliteren?

Deelt u de mening dat we de ambitie moeten hebben om een proefproject met een waterstoffrein in België uit te voeren? Welke concrete stappen wil u hierin zetten samen met Infrabel?

01.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de studie van Transport & Mobility Leuven (TML) is eindelijk gepubliceerd. Het is een langverwachte studie over de toekomst van de dieseltractie en de mogelijke alternatieven voor de laatste niet-geëlektrificeerde spoorlijnen in ons land, die zich trouwens bijna allemaal in Oost-Vlaanderen bevinden. De onderzoekers concluderen dat het sterk aangeraden is om op termijn volledig af te stappen van dieseltreinen. Zij tonen in de studie aan dat er niet alleen op elektrificatie van de spoorlijnen als alternatief voor dieseltractie mag worden gefocust. Indien er tot elektrificatie wordt beslist, raden de onderzoekers aan de prioriteit te leggen bij de lijnen tussen Eeklo, Gent en Ronse. In een eerste reactie gaf u aan NMBS en Infrabel de opdracht om de resultaten van de studie verder uit te werken.

Mijnheer de minister, bevestigt u dat u ook de doelstelling onderschrijft om van de dieseltractie af te stappen? Welke spoorlijnen zult u daarbij prioriteit geven?

In uw beleidsverklaring gaf u aan dat elektrische tractie de voorkeursoplossing blijft. Blijft u bij dat standpunt na de publicatie van de studie of ziet u mogelijke alternatieven?

U gaf aan dat u bijkomend onderzoek wilde van de twee spoorbedrijven. Wat moet er volgens u nog bijkomend worden onderzocht, vooraleer we uitvoerende maatregelen kunnen nemen?

Zet u zelf ook stappen om in de toekomst alternatieve technologieën op het terrein uit te rollen?

01.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, il a été fait référence à l'étude de Transport & Mobility Leuven, publiée la semaine dernière, et qui concerne les solutions possibles pour les lignes ferroviaires non électrifiées sur lesquelles circulent des véhicules diesel polluants. Cette étude avait été commandée dans le cadre d'une réflexion sur le fait de pouvoir se débarrasser de ces trains diesel, compte tenu des enjeux environnementaux et sociétaux pour notre pays.

Plusieurs scénarios ont été étudiés sur différents tronçons et selon différents calendriers pour voir les avantages et inconvénients de chacun des scénarios et de chacune des technologies étudiées, à savoir l'électrification du réseau, le système de batteries ou le système hydrogène.

De manière synthétique, l'étude souligne l'intérêt de l'électrification pour des raisons environnementales, mais aussi le rôle que les trains à batteries pourraient jouer pour une période intermédiaire avant une électrification complète du réseau. A contrario, les auteurs semblent considérer, à court terme, l'investissement dans les trains à hydrogène comme plus risqué pour une série de raisons techniques, notamment liées aux caractéristiques de la technologie des piles à combustible.

Monsieur le ministre, quels enseignements tirez-vous de l'étude du SPF Mobilité? Quelles suites y sera-t-il apporté? Des études sur le développement de systèmes de recharge pour les batteries sont-elles envisagées? Un scénario d'investissements prioritaires peut-il d'ores et déjà être dégagé?

Je vous remercie.

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst zal niet aanwezig zijn deze namiddag.

Zijn er nog andere collega's die het woord vragen in het kader van het actualiteitsdebat?

01.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb de studie over de alternatieven voor de dieseltreinen met veel aandacht gelezen. Zij was heel interessant en het is duidelijk dat men snel moet overschakelen naar de ontdieseling van de NMBS. Ik citeer even uit het rapport: "Onze

finale conclusie is dat de elektrificatie van de resterende diesellijnen een potentieel grote maatschappelijke baat oplevert. Wij raden dus ten eerste aan om op termijn volledig af te stappen van dieseltreinen, zelfs indien deze dieseltreinen aan hogere standaarden voldoen dan de huidige MW41. Er is echter weinig verschil in baten tussen het scenario waarbij deze pas in 2035 of in 2025 wordt uitgevoerd. De keuze ligt hierbij voornamelijk bij de beleidsmaker en in welke mate de plaatselijke negatieve impact van dieseltreinen op de agenda komt te staan. Indien er wordt beslist tot elektrificatie raden wij aan om de lijnen Eeklo-Gent-Ronse te prioriteren."

Gisteravond is er tijdens de gemeenteraad van Ronse unaniem een motie goedgekeurd die niet alleen het openhouden van de loketten vraagt, maar ook de elektrificatie van de lijn Ronse-Eeklo. De kosten voor de elektrificatie van de L58 Gent-Eeklo werden in 2015 ingeschat op 17 miljoen euro en de kosten voor het traject L86 Ronse-De Pinte bedroegen 22,5 miljoen euro, samen dus 39,5 miljoen euro. Met andere woorden, het is voordelig om vandaag te starten met het elektrificeren van de overgebleven diesellijnen. Dat is de conclusie van de studie.

Ik heb hierover de volgende vragen.

Zult u gehoor geven aan de vraag van het lokale bestuur van Ronse om de lijn te elektrificeren? Zult u hiervoor een project indienen bij Europa om een deel van het herstellfonds van 6 miljard euro te kunnen gebruiken voor de elektrificatie van treinlijn 86 of zullen de NMBS en Infrabel dat met eigen middelen uitvoeren?

01.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals jullie ongetwijfeld weten, is onze fractie toch al een tijdje in de weer met de problematiek van de dieseltreinen, die toch niet meer van deze tijd lijken te zijn. Het is bovendien geografisch opvallend dat alle desbetreffende lijnen zich in Oost-Vlaanderen bevinden. Er is lijn 82 Aalst-Brussel en er zijn de lijnen Gent-Eeklo, Ronse-Oudenaarde-Gent en Gent-Zottegem-Geraardsbergen. Het grootste deel daarvan doorkruist de groene Vlaamse Ardennen. Er zijn dus meerdere redenen om een en ander ernstig onder de loep te nemen. Elektrificatie is één aspect, dat ook al in de Vlaamse spoorstrategie van 2013 naar voren werd geschoven.

Mijnheer de minister, tijdens de bespreking van uw beleidsnota en dito verklaring hebben wij echter ook de piste waterstof naar voren geschoven. Wij hebben er tevens een resolutie over uitgeschreven. Voorbeelden daarvan zijn er in onze buurlanden en in regio's van onze buurlanden, zoals Nedersaksen en Friesland. Die projecten zijn daar al gestart en vloten er vrij goed op alle domeinen.

U was in november 2020, toen wij de beleidsverklaring bespraken, nog enigszins sceptisch. Misschien was de boodschapper toen belangrijker dan de boodschap. De studie die nu boven water is gekomen, doet misschien toch wel een en ander bewegen, zowel bij andere collega's als bij uzelf.

Mijnheer de minister, mijn vraag is de volgende.

Hoe ziet u een en ander concreet? Zal u vasthouden aan de dieseltreinen, hoewel dat denklijk geen optie is? Is elektrificatie of waterstof een optie, in welke vorm dan ook? Zo ja, voor welke lijnen zijn zij dan een optie?

Gent is immers het knoppunt voor drie van de vier lijnen. Laat nu uitgerekend Gent ook de stad in Vlaanderen zijn – ik mis hier de heer Vandenbroucke, die mij ter zake graag zou ondersteunen – die de kennis van waterstof reeds bezit en op diverse domeinen uitwerkt. Wij kunnen ons hier dus samen heel constructief samen uit de slag trekken.

Mijnheer de minister, ik dank u voor de opvolging.

01.06 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, dames en heren parlementsleden, vanuit mijn achtergrond is het vanzelfsprekend dat duurzaamheid ook in mijn agenda ingeschreven staat. In die zin heb ik het onderwerp ook opgenomen in mijn beleidsnota en heb ik aan de bedrijven binnen mijn beleidsdomein – NMBS en Infrabel – gevraagd hieraan de nodige aandacht te besteden.

Ik stel dan ook met genoegen vast dat Infrabel duurzaam ondernemen als een van de prioriteiten opgeeft. De infrastructuurbeheerder stelt dat innovatie een fundamentele hefboom is om zijn ambitie op dat vlak waar te maken en zo het spoorvervoer nog duurzamer te maken. Infrabel heeft in het verleden al een aantal

initiatieven ontwikkeld waarbij innovatie en duurzaamheid samenkwamen, zoals het gebruik van railpads om de geluidshinder te verminderen of het gebruik van hernieuwbare energiebronnen zoals zon- en windenergie.

Dit zal ook in de toekomst het geval zijn in het kader van het nieuwe milieubeleidsplan en de nieuwe klimaatstrategie waaraan de infrastructuurbeheerder momenteel de laatste hand legt.

Wat betreft de vraag van mevrouw Verhaert over waterstofftreinen, ik ben inderdaad op de hoogte van de wil die in het project Rail Ghent Terneuzen bestaat om deze piste te onderzoeken, dit eventueel gekoppeld aan het European Year of Rail. Mijn kabinet zal waar mogelijk zijn medewerking verlenen aan dit project, rekening houdend met alle mogelijke alternatieven die er bestaan voor vervuilende dieseltreinen, zoals elektrificatie, batterijtreinen of waterstofftreinen.

In een aantal landen zijn er inderdaad al testen gebeurd met een zogenaamde waterstoffrein. De resultaten van de testen blijken positief, maar vooraleer de inzet van een dergelijke trein mogelijk is, zijn er nog een aantal punten op te lossen, zoals de homologatie en de specifieke tankinfrastructuur die nodig is. Bovendien heeft de trein zelf dan wel een schone uitstoot, maar gebeurt de aanmaak van de gebruikte waterstof niet noodzakelijk op een ecologische wijze. Al deze aspecten dienen verder te worden bekeken vooraleer de waterstoffrein echt op de Belgische sporen kan rijden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer publiceerde vorige vrijdag bovendien een studie over de verschillende opties om dieseltractie te vervangen. Die studie wijst uit dat waterstof op dit moment niet de aangewezen oplossing is. De techniek zal ongetwijfeld nog evolueren en kan ons dan misschien nieuwe mogelijkheden bieden. We willen steeds openstaan voor innovatieve oplossingen.

Daarnaast bleek uit de studie wel dat het sterk aangeraden is om op termijn volledig af te stappen van dieseltreinen, zelfs als deze aan hogere standaarden voldoen dan de huidige vloot. Dat is vanzelfsprekend een conclusie die ik volmondig kan bijtreden.

De studie wijst verder uit dat de volledige elektrificatie van de resterende diesellijnen in België potentieel een grote maatschappelijke baat oplevert. Voor bepaalde lijnen kunnen batterijtreinen een interessant alternatief bieden, met name wanneer het gaat om een stuk van een traject dat verder wel geëlektrificeerd is. Ik zal de NMBS en Infrabel dan ook de opdracht geven om de resultaten van de studie verder uit te werken.

Wat betreft uw vragen over de lijnen die prioriteit zouden krijgen en de ermee verbonden budgetten, is het momenteel nog te vroeg om daarop te antwoorden.

Cela dépendra notamment des moyens disponibles mais aussi des gains les plus importants à réaliser en fonction des investissements réalisés. À suivre!

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het valt mij op dat u zich ook tot doel stelt om de dieseltractie af te schaffen, maar dat u in dit stadium nog niet wil zeggen of u voor of tegen waterstof- of batterijtreinen bent. Precies met het oog op die eindconclusie wachtten wij op de studie van Transport & Mobility Leuven. Ik stel vast dat wij vandaag nog geen duidelijkheid van u krijgen omtrent de alternatieve tracties die kunnen worden ingezet. Ik vind dat een beetje teleurstelling, maar het is natuurlijk logisch dat u dat verder wilt afstemmen met de twee spoorbedrijven. Wij moeten er wel over waken dat wij niet belanden in een verhaal waarin wij studie na studie na onderzoek gaan voeren. Het is belangrijk dat wij vroeg of laat ook eens de knoop doorhakken en een beslissing nemen wat de vervanging van de dieseltractie betreft.

01.08 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Cette étude, comme votre réponse, souligne que la priorité, l'objectif, c'est d'abord d'avoir un transport plus propre et des technologies plus propres pour le rail. C'est bien cela le sens des priorités. Dès lors, je me réjouis du fait que cette étude qui, à ce stade n'est qu'une étude d'un bureau d'études, fasse l'objet de commentaires et d'un suivi de la part des entreprises ferroviaires, comme vous le leur avez demandé. Effectivement, c'est une affaire à suivre. Mais les lignes directrices de l'étude et votre réponse indiquent clairement la priorité pour un transport moins polluant. C'est, me semble-t-il, la direction qui devra être suivie.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik vind het ook een erg interessante studie, maar wil graag een kanttekening maken: het gaat vooral over een uitfasering van dieselgebruik voor

reizigerstreinen, terwijl het dieselgebruik voor goederentreinen maar een beetje wordt aangehaald in de studie. Daar zitten wij natuurlijk nog op een ander traject. Ik wou die kanttekening toch maken: als wij spreken over het ontdieselen van ons treinverkeer, hebben wij het in eerste instantie over reizigerstreinen en niet over goederentreinen. Laat ons echter hopen dat de technologie zich op dat vlak verder ontwikkelt en dat zaken als waterstof ook voor goederentreinen toepasselijk en haalbaar zullen worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Actualiteitsdebat over het winterplan van de NMBS en toegevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het winterweer op het spoorverkeer" (55014016C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen die de NMBS op het spoornet neemt bij winterkou" (55014039C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mensen zonder onderdak in stations tijdens de vrieskou" (55014157C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het winterplan van de NMBS en Infrabel" (55014187C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen die de NMBS neemt bij winterweer" (55014270C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het winterplan van Infrabel" (55014346C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het winterweer voor treinreizigers" (55014387C)

02 Débat d'actualité sur le plan hiver de la SNCB et questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des conditions hivernales sur le trafic ferroviaire" (55014016C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion du réseau ferroviaire par la SNCB en temps de froid" (55014039C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil des sans-abris dans les gares par grand froid" (55014157C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan hiver de la SNCB et d'Infrabel" (55014187C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures mises en place par la SNCB en cas de conditions hivernales" (55014270C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan hivernal d'Infrabel" (55014346C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des conditions hivernales pour les usagers du rail" (55014387C)

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert is momenteel niet aanwezig, mevrouw Jadin is evenmin aanwezig.

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Op mijn vraag tijdens de Commissie voor Mobiliteit van 20 februari 2021, omtrent mensen zonder onderdak in de stations na het ingaan van de avondklok, antwoordde u dat er een gedoogbeleid gevoerd wordt. Mensen worden niet-actief de stations uitgezet. Nu wordt er ook door de NMBS in daklozenopvang voorzien (HLN, 09/02/21).*

In welke stations wordt er daklozenopvang voorzien? Tussen welke uren gebeurt dit? Graag een overzicht.

Welke inspanningen inzake daklozenopvang worden er van de NMBS verwacht?

Is er in elk station, waar daklozenopvang voorzien wordt, aanwezigheid van minstens één maatschappelijk assistent?

Wordt er tijdens de nachtelijke daklozenopvang in stations voorzien in extra beveiliging en handhaving van de openbare orde?

Wat zijn de extra uitgaven voor de NMBS om in deze nachtelijke daklozenopvang te voorzien?

Welke vergoedingen worden hiervoor aan de NMBS overgemaakt? Door welke instanties of overheden gebeurt dit?

Hoeveel mensen kunnen er per station opgevangen worden? Is er een beperking voor het maximaal aantal toegelaten personen, zodat de sanitaire situatie kan gewaarborgd worden?

Wat is de sanitaire omkadering voor deze daklozenopvang?

Worden er extra toiletten voorzien?

Wordt er toegezien op de sociale afstand tussen de aanwezige personen?

In welke ruimtes zal er extra verlucht worden?

Acht u daklozenopvang een kerntaak van de NMBS? Waar in het beheerscontract wordt er vermeld dat hierin voorzien moet worden?

Vindt u het een humane oplossing dat daklozen naar een station gestuurd worden om daar opgevangen te worden?

Uit een studie van het Consultancybureau Deloitte (16/07/'20) bleek dat maar liefst 43% van de Belgische respondenten minder gebruik zal maken van het openbaar vervoer, en de bijhorende drukte, om een coronabesmetting te voorkomen. Door de daklozenopvang wordt de drukte in stations versterkt. Vindt u het dan een goed idee om tijdelijk mensen op te vangen in stations die bedoeld zijn voor de circulatie van een groot aantal reizigers?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de afgelopen week beleefden we een korte, maar betekenisvolle winterprik, al kunnen wij ons dat vandaag nauwelijks nog voorstellen. Er lag echter heel wat sneeuw, zeker in het noorden van het land, en de vriestemperaturen waren erg laag. In tegenstelling tot in Nederland, waar de omstandigheden nog wat extremer waren, heeft het treinverkeer in ons land nooit helemaal stilgelegen, maar het heeft wel de nodige hinder ondervonden.

Het winterplan voor het spoor van Infrabel en de NMBS was in de voorbije jaren al een onderwerp van discussie in onze commissie voor Mobiliteit. Vermits we hoe dan ook jaarlijks bij het winterplan stilstaan, lijkt het mij goed om dat ook nu, na de afgelopen winterprik, te evalueren.

Vandaar de voorliggende vraag, samen met de vragen van de collega's.

Heel wat reizigers hebben de nodige hinder ondervonden van afgeschafte treinen en treinen met behoorlijke vertragingen, waarvan ikzelf kan meespreken. Ook het goederenvervoer heeft heel wat problemen gekend. In dat verband kwamen er enkele opvallende klachten over bevroren wissels, hoewel die met verwarmingsmogelijkheden waren uitgerust. Van op het terrein wordt gemeld dat die verwarming niet of veel te laat werd ingeschakeld. Het is enigszins vreemd dat die technologie vervolgens niet tijdig of niet goed gebruikt wordt, gelet op de zware investeringen om die technologie op punt te zetten zodat de wissels opgewarmd kunnen worden. Ook zouden sneeuwplougen te laat geoperationaliseerd zijn en veroorzaakten ijspegels vertragingen in tunnels. Er rijzen dus toch wel wat vragen.

Mijnheer de minister, de winterprik werd ruim op voorhand aangekondigd. Hoe en wanneer werd het winterplan van Infrabel en de NMBS geactiveerd? Welke maatregelen werden vooraf en dus preventief reeds uitgerold en opgestart om de hinder zoveel mogelijk te beperken?

Welke inspanningen werden tijdens de winterprik zelf uitgevoerd om de hinder voor het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken?

Wat was de impact van de winterprik op het treinverkeer voor reizigers, bijvoorbeeld inzake afgeschafte treinen en stevige vertragingen?

Wat was de impact van de winterprik op het goederenvervoer? Tot hoeveel vertragingen heeft dit onder meer geleid?

Welke lessen worden getrokken met het oog op de toekomst? We moeten immers steeds weer proberen beter te doen bij een volgende gelegenheid.

02.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, nous avons donc un débat d'actualité sur les conditions hivernales et comme nous sommes toujours en hiver, je tiens à remercier M. le ministre qui a permis que ce débat puisse avoir lieu rapidement et colle à l'actualité. En effet, cela n'a pas toujours été le cas par le passé.

Comme l'a évoqué mon collègue, notre pays a connu une vague de froid. À cette occasion, on a pu constater qu'une circulation fluide avait pu être maintenue sur le rail belge grâce aux équipes d'Infrabel et de la SNCB. Je pense, en effet, qu'il faut aussi pouvoir saluer le travail qui a été effectué pour que cela soit possible.

Toutefois, comme c'est le cas chaque année, on a connu un certain nombre de situations problématiques de

différentes natures. Ma question concerne plus spécifiquement le déneigement et le dégagement des quais des entrées de gare qui font partie des conditions du plan hivernal de la SNCB. Celle-ci prévoit d'ailleurs du personnel, mais aussi des stocks de sel ou de sable en cas de nécessité. Il n'empêche que certains témoignages ont été recueillis selon lesquels des quais n'auraient pas été dégagés, ce qui a entraîné, dans certains cas, des chutes. Cela s'est notamment produit dans la région de Spa où un navetteur a été hospitalisé après avoir glissé et être tombé sur le quai, incident qui n'a pas manqué de faire débat.

Monsieur le ministre, disposez-vous d'un retour des interventions sur le terrain prises à l'occasion de la dernière vague de froid? Quel est le pourcentage de quais et de gares qui ont pu être déneigés par la SNCB? Le personnel est-il suffisant pour mener ces opérations? Certaines gares ne sont-elles pas moins bien servies que d'autres? Les situations problématiques, comme celle rencontrée à Pepinster, vont-elles faire l'objet d'une analyse spécifique en vue d'en tirer les enseignements nécessaires pour les années à venir?

02.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, u had het in uw inleiding over de winterprik en de problemen bij de NMBS. Ik had het eerder over Infrabel, maar ik vermoed dat het op hetzelfde neerkomt.

Mijnheer de minister, de winterprik kwam niet uit de lucht gevallen. Wanneer werd het winterplan van Infrabel daadwerkelijk geactiveerd? Net zoals mevrouw Vindevoghel soms telefoons krijgt, kreeg ik ook op zondag een aantal telefoons van personeel van Infrabel dat ongerust was. Zij vertelden dat er problemen zouden komen, omdat hun ploegen, de volgende dag, dus op maandag, te laat zouden worden ingezet. Het stond dus in de sterren geschreven dat er maandag problemen zouden rijzen.

Werden ook preventieve maatregelen genomen in het weekeinde ervoor? Zo ja, welke?

Werd reeds een evaluatie gemaakt over de calamiteiten die dit kort winteroffensief met zich heeft gebracht? Zo ja, wat was het resultaat daarvan? Werden reeds lessen getrokken voor de toekomst?

Als er geen overleg of evaluatie is geweest, is dat dan wel gepland? Welke actoren zullen daarbij worden betrokken? Gaat dat alleen over de NMBS en of Infrabel of worden daarbij ook havenbedrijven en lokale overheden betrokken?

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet omdat er klimaatopwarming is dat er geen winterprikken meer zijn. We hebben dat dit jaar goed kunnen merken. Dat komt elk jaar terug en dat doet mij denken aan toen ik op de luchthaven werkte en als vakbondsafgevaardigde elk jaar opnieuw moest tussenbeide komen omdat er onvoldoende maatregelen waren genomen telkenmale de luchthaven te maken kreeg met ijsel.

Ook nu zien we dat er heel wat gevolgen zijn voor de treinreizigers, zoals vertragingen, afgeschafte treinen en NMBS-personeel dat niet op het werk raakte. Heel wat reizigers ondervonden problemen. In Pepinster heeft bijvoorbeeld iemand zijn enkel gebroken. Als daar personeel aanwezig was geweest, dan had dit misschien kunnen worden vermeden. In Nederland was de situatie nog erger en reden de hele dag bijna geen treinen. Het was daar natuurlijk nog kouder dan hier.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Hoeveel treinen werden afgeschaft tijdens de winterprik in februari? Voor hoeveel minuten extra vertraging heeft het winterweer gezorgd? Hoeveel wissels waren bevroren? Hoe kan dat worden voorkomen? Wie is verantwoordelijk voor het ijsvrij houden van de NMBS-parkings en perrons? Wie is verantwoordelijk voor het ijsvrij houden van de stationsomgeving in de niet-bemande stations? Zijn er ten gevolge van dit weer ongevallen gemeld op of rond de stations, bijvoorbeeld op de parkings of het perron? Indien ja, hoeveel en waar precies?

02.06 Marianne Verhaert (Open Vld): *Het koude weer zorgt niet enkel voor problemen op de weg, ook het spoor heeft te lijden onder de vriestemperaturen en de sneeuw. Er zijn meer storingen aan de elektrische installaties, sneeuw kan kortsluiting veroorzaken, wissels kunnen vast komen te zitten enzovoort. Bovendien hebben de technische ploegen ook moeilijkheden om via de weg ter plaatse te geraken.*

De dienstregeling was dan ook de afgelopen dagen wat verstoord, maar al bij al leek het nog mee te vallen. Dit in tegenstelling tot bij onze noorderburen, waar de treinen op zondag 7 februari nauwelijks reden en het

treinverkeer ook op maandag 8 februari zeer zwaar ingeperkt werd. Nochtans heeft men in Nederland de afgelopen jaren veel geïnvesteerd om de treinen en de infrastructuur robuuster te maken tegen sneeuw en winterse temperaturen. Zo werden wissels uitgerust met een verwarmingssysteem, verving men kwetsbare onderdelen en waren er extra inspecties. Toch kon het spoor de hoeveelheid sneeuw niet aan.

Mijnheer de minister, de komende dagen voorspelt men nog barre temperaturen in ons land. De veiligheid van de reizigers en de 'cheminots' staat uiteraard altijd voorop.

Welke impact verwacht men voor de treinreiziger? Hoe heeft de NMBS en Infrabel zich voorbereid?

Welke initiatieven zijn er genomen om de treinen en de spoorinfrastructuur beter bestand te maken tegen winters weer?

Welke initiatieven worden er door NMBS op lange termijn genomen om de treinen robuuster te maken tegen winterse omstandigheden? Welke maatregelen plant Infrabel voor de spoorinfrastructuur op lange termijn?

De **voorzitter**: Mevrouw Jadin heeft ons niet meer vervoegd, dus haar vraag nr. 55014039C vervalt.

02.07 Georges Gilkinet, ministre: Chers collègues, nous avons connu récemment un épisode hivernal très froid de près d'une semaine.

En période hivernale, le givre sur la caténaire et la perte d'adhérence des trains sont de nature à perturber fortement le trafic. Tous les réseaux ferroviaires, dans quelque pays que ce soit, sont soumis à cet aléa. Nos voisins des Pays-Bas ont dû mettre le trafic à l'arrêt en raison de ces conditions climatiques. Chez nous, les efforts déployés par les services d'Infrabel et de la SNCB ont permis de limiter fortement les perturbations sur le réseau. Je tiens à féliciter les travailleurs qui se sont activés par ces températures extrêmes et à les remercier pour leur engagement.

Les deux entreprises ferroviaires prennent des mesures pour faire face au mieux aux conditions météorologiques telles que celles que nous avons connues. Ces conditions sont d'ailleurs étroitement surveillées afin de pouvoir réagir efficacement. Il est ainsi décrit dans un plan hivernal conjoint entre Infrabel et la SNCB les équipements, les infrastructures et les ressources humaines nécessaires pour assurer le service et l'accueil, notamment aux abords des gares, des parkings et sur les quais – chaque point d'arrêt étant couvert dans ce cadre.

Les employés et le matériel roulant sont préparés à ces conditions. Par exemple, les conducteurs de trains sont très alertes, avec une vitesse et un comportement de freinage ajustés. Il existe aussi une série de dispositions préventives. Je vais vous en citer certaines et si vous souhaitez en avoir la liste complète, je peux vous la transmettre.

In geval van strenge nachtvorst blijven de locomotieven en motorrijtuigen onder spanning. Bij een temperatuur onder nul wordt het materieel verwarmd zodat een temperatuur van vijf graden behouden blijft, dit om het eerste vertrek van de trein zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Het personeel stelt ook alles in het werk om de perrons en de stationstoegangen sneeuwvrij te maken, net als de spoor- en uitwijkbundels in de werkplaatsen. In de werkplaatsen is in extra technici voorzien om defect materieel zo snel mogelijk te herstellen. Een dertigtal locomotieven werd uitgerust met een speciale slijper uit staal om ijs van de bovenleiding te schrapen. In Aarlen wordt antivries aan de onderkant van de treinen aangebracht om ophoping van sneeuw en ijs te vermijden.

Par ailleurs, je sais qu'Infrabel a déjà sollicité l'expertise de gestionnaires de réseaux étrangers – polonais et italiens notamment – afin de s'inspirer de leurs bonnes pratiques. Il est ressorti de cette comparaison qu'Infrabel recourt déjà à la plupart des mesures utilisées ailleurs pour limiter l'impact des conditions climatiques hivernales sur les voyageurs.

Wat de vraag van de heer Roggeman over ontvangst op het station betreft, is het belangrijk om te weten dat de NMBS haar stations elke nacht een paar uren sluit om ze schoon te maken. Dit is vooral belangrijk tijdens deze periode van COVID-19-pandemie omdat het pand moet worden gedesinfecteerd. De sluiting vindt meestal plaats tussen de passage van de laatste trein en de aankomst van de eerste trein. Dat wil zeggen tussen half twee en vier uur 's nachts.

In een periode van extreme koude zoals we die hebben gekend, activeert de NMBS haar plan voor zware koudegolven. Hierdoor kunnen mensen die geen nachtopvang vinden, blijven slapen in de vijf grote stations van het land: Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters, Antwerpen-Centraal, Luik-Guillemins en Charleroi-Zuid.

Je remercie la SNCB pour cet acte de solidarité très apprécié et bien normal.

Bij de activering van dit plan heeft de Corporate Security Service van de NMBS overeenkomsten met de betrokken steden om contact op te nemen met de verschillende sociale diensten en huisvestingsdiensten, met het doel om een ander onderdak te vinden dan het station. Als deze diensten deze mensen niet kunnen huisvesten of als mensen daar niet willen worden ondergebracht, kunnen ze uitzonderlijk in het station blijven. De NMBS geeft geen maximumcapaciteit op. De situatie moet echter wel beheersbaar blijven. Het uiteindelijke doel blijft om de mensen naar de bevoegde nachtopvang te sturen. Het kan niet de bedoeling zijn om de verantwoordelijkheid van daklozenopvang op langere termijn naar een openbare vervoersmaatschappij door te schuiven.

Ik wil u ook meedelen dat de NMBS het hele jaar door drie mensen ter plaatse heeft die verantwoordelijk zijn voor het bereiken van kwetsbare mensen en hen door te verwijzen naar de juiste sociale diensten.

Mogelijks moet de NMBS een bijkomende schoonmaak uitvoeren, maar het 's nachts verwelkomen van mensen bij zeer koud weer brengt op zich geen extra kosten met zich. Er wordt extra aandacht besteed aan het respecteren van de sociale afstand. De ruimtes zijn groot genoeg om voor ventilatie te zorgen.

De meest humane oplossing is om stroomopwaarts te werken en te voorkomen dat mensen dakloos worden. Lukt dat niet, dan is het beter om voor een structurele oplossing te zorgen die mensen van een minimum aan comfort laat genieten, wat in het station niet het geval is. Het station is de laatste oplossing om te voorkomen dat men bij zeer koud weer op straat moet slapen, maar wel een noodzakelijke oplossing om mensenlevens te redden.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting.

Ik ben het met u eens dat daklozenopvang in de stations geen structurele oplossing is. Dat kan een laatste vangnet bieden in uitzonderlijke omstandigheden, maar het is inderdaad niet de bedoeling dat dergelijke taken op de openbaarvervoermaatschappij worden afgeschoven.

02.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij uw woorden van dank ten aanzien van de werknemers die het spoorstelsel zo goed mogelijk hebben laten functioneren in moeilijke omstandigheden. Dat is grotendeels gelukt, wat toch positief is.

Ik hoop dat er opnieuw lessen worden getrokken en eventueel bijstellingen gebeuren voor de volgende keer dat zoiets zich voordoet.

02.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je pense que nous avons eu raison de souligner qu'il s'agit d'une année où les choses se sont bien passées. Néanmoins, il est évident que l'évaluation devra quand même être faite, notamment au vu des différents problèmes rencontrés. Cette évaluation devra être la plus externalisée possible, en partenariat avec les représentants des travailleurs et des usagers, pour toujours faire mieux.

02.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoorden. Wij volgen dit verder op. Verder heb ik niets toe te voegen.

02.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Bedankt, mijnheer de minister, maar toch vind ik dat u op twee derde van de vragen eigenlijk geen antwoord gegeven hebt. Ik blijf dus op mijn honger zitten.

U zegt dat het personeel ook de stations ijsvrij moet houden, maar in veel stations is er al geen personeel meer. Op basis van uw antwoord weet ik niet hoe u dit verder zal aanpakken. Ik heb op een groot deel van mijn vragen gewoon geen antwoord gehad.

02.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoorden.

De dienstregeling was inderdaad wat verstoord, maar het viel allemaal nogal mee, vergeleken met de toestand bij onze noorderburen. De medewerkers van de NMBS en Infrabel verdienen dus zeker een pluim.

Dit is dan wel een actualiteitsdebat, maar ik zie buiten ook dat de zomer er staat aan te komen. Daarom vind ik het belangrijk dat we vooruitkijken naar een zomerplan zodat we niet opnieuw een verhitte van de treinen moeten meemaken, en zeker niet van de treinreizigers. Daarom vraag ik u om ook daar werk van te maken.

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

03 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herwaardering van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht" (55012232C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De realisatie van de spoorverbinding Hasselt – Maastricht" (55000102I)**

03 Question et interpellation jointes de

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La revalorisation de la ligne 20 Hasselt-Maastricht" (55012232C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réalisation de la liaison ferroviaire Hasselt – Maastricht" (55000102I)**

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Spartacussneltramproject kent al een lange geschiedenis in onze provincie, die ik u zal besparen. Van het oorspronkelijk plan van een sneltram tussen de stations van Hasselt en Maastricht blijft vandaag nog weinig over.

Hoewel ik het Vlaams regeerakkoord respecteer, wat ik in deze commissie nog niet zo lang geleden al bevestigde, is het mijn persoonlijke overtuiging dat die middelen beter elders in onze provincie worden ingezet. In plaats van honderden miljoenen euro's vrij te maken voor een suboptimaal tramproject, dat koopkracht transporteert vanuit onze eigen binnensteden naar het commercieel centrum van Maastricht, zou – ik blijf in de voorwaardelijke wijs spreken – de historische spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht in ere hersteld kunnen worden.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover dat project? Bent u het idee van een grensoverschrijdende spoorlijn tussen beide Limburgen genegen, weliswaar in geval de sneltramlijn Spartacus alsnog zou sneuvelen?

De **voorzitter**: Mijnheer Troosters, voor de toelichting van uw interpellatie hebt u tien minuten spreektijd.

03.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik zal iedereen geruststellen, want ik heb zeker geen tien minuten nodig.

Mijnheer de minister, in de beleidsverklaring van de federale regering werd aangegeven dat de federale regering meer mensen wil aansporen tot het nemen van de trein, dat zij het spooraanbod gevoelig wil uitbreiden, dat zij de verbinding met buitenlandse spoornetwerken wil verbeteren en dat zij nadrukkelijk wil inzetten op multimodale en collectieve mobiliteit.

In het licht van die doelstellingen is het eigenlijk onbegrijpelijk en zelfs bijna onaanvaardbaar dat Vlaanderen, en heel specifiek Limburg, geen enkele rechtstreekse spooraansluiting heeft naar Nederland en het vooral economisch belangrijke Duitse Ruhrgebied. Evenmin heeft Vlaanderen een rechtstreekse aansluiting op de internationaal belangrijke drielandenroute, de spoorverbinding die het Duitse Aken met het Nederlandse Maastricht en het Belgisch station in Luik verbindt.

Nochtans is de noodzakelijke infrastructuur om een spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren, voor een groot gedeelte beschikbaar. Immers, van Hasselt tot Bilzen wordt spoorlijn 20 momenteel reeds elektrisch bereden en van het overig gedeelte, tot Maastricht, is de bedding grotendeels intact. Een studie, uitgevoerd door een onderlegd team van oud-medewerkers van de spoorbedrijven, Herdenkingscomité Lijn 20, toont aan dat het mogelijk moet zijn om het gedeelte van het spoor dat op dit ogenblik niet meer bereden wordt, tegen een relatief beperkte kostprijs te reactiveren.

Het is echter van cruciaal belang dat de plannen voor het afleveren van een vergunning tot het slopen van de Maasbrug door het provinciaal bestuur van Nederlands Limburg geen doorgang vinden. De effectieve afbraak van deze strategisch heel belangrijke brug zou toekomstig treinverkeer naar Maastricht via spoorlijn 20 definitief onmogelijk maken. Het is belangrijk dat hiervoor met hoogdringendheid een doortastend initiatief genomen wordt door de regering, teneinde de dreigende en permanente economische en mobiliteitsschade voor Vlaanderen af te wenden.

Welke acties heeft de regering ondernomen om de Nederlandse plannen voor het afbreken van de voor Vlaanderen belangrijke brug over de Maas te voorkomen?

Op welke wijze ziet de regering een mogelijkheid om voor Vlaanderen snel een spoorontsluiting naar Maastricht te realiseren?

03.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, mijnheer Troosters, ik ben mij goed bewust van de verschillende vragen naar grensoverschrijdende verbindingen die in de provincie Limburg leven, zowel met betrekking tot lijn 20 als tot andere trajecten, waarover ik ook regelmatig vragen krijg.

In verband met de heropening van lijn 20, die u hier voorstelt, wijs ik u erop dat er op dit moment geen plannen in deze richting zijn. Infrabel coördineert op dit moment immers met De Lijn een aantal aspecten in het kader van de realisatie van lijn 1 van het Spartacusproject, een sneltramproject van de Vlaamse overheid, waarvoor reeds aanzienlijk wat voorbereidingen zijn getroffen. Zoals u allicht eveneens weet, maakt deze geplande sneltram voor een groot deel gebruik van de bedding van de historische lijn 20.

Voor een uitgebreide schets met betrekking tot de vordering van dit project, verwijs ik u naar mijn uitstekende Vlaamse collega, mevrouw Lydia Peeters, die hierover in november, december en januari meermaals toelichting gaf in het Vlaams Parlement. Ik zal de ontwikkeling van het project vanzelfsprekend geïnteresseerd blijven volgen, vanwege het belang van de intermodale ontsluiting van Limburg.

03.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, dat weliswaar geen antwoord op mijn vraag was.

Ik weet dat er momenteel geen concrete plannen bij de NMBS voor deze spoorlijn zijn, omdat Spartacus lijn 1 nog wordt bestudeerd. De verwijzing naar mevrouw Peeters is heel vriendelijk, maar ik weet ook hoe het zit met Spartacus lijn 1. Dat zit momenteel gewoon vast, omdat men problemen heeft met de verlegging van het tracé in Hasselt. Ik zou er mijn centen niet durven op in te zetten dat die lijn er ooit komt. We hebben afgelopen week een voorbeeld gezien met de Spartacus lijn 2, die ook dood werd verklaard door mevrouw Peeters. Daar zal geen tram meer komen.

Ik denk dat we hier vooruitziend moeten zijn en voorbereid moeten zijn op het moment dat die Spartacus lijn 1 naar Maastricht ook zal worden begraven.

Mijn vraag aan u was, als die Spartacus lijn 1 zou sneuvelen, hoe staat u dan tegenover dit voorstel? Ik zal u bij een volgende gelegenheid, wanneer Spartacus nog meer begraven is, opnieuw ondervragen.

03.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij te horen dat u zich bewust bent van het groot belang van dit dossier. Dat is natuurlijk ook het gevolg van de aandacht die wij daarop vestigen.

Inderdaad, de discussie over de sneltram 1 speelt zich af in het Vlaams Parlement.

Ik ben het eens met de heer Raskin. Ik noem het een volkomen waardeloos project, want zowel in Hasselt als in Maastricht bereikt men niet eens het station. We missen daar dus enorme kansen.

Heel essentieel, in welke zin ook, voor de ontsluiting van Limburg en Vlaanderen is dat de Maasbrug in Nederland niet wordt afgebroken. Zolang het plan voor Spartacus lijn 1 vastzit, ziet men in Nederland de *sense of urgency* om de Maasbrug open te houden niet in en zijn er plannen om die af te breken. Ik denk dat daar wel een rol voor de federale regering is weggelegd, om contact op te nemen met de Nederlandse collega's van het provinciaal bestuur van Nederlands Limburg om absoluut te vermijden dat de Maasbrug

wordt afgebroken, want dat is van enorm strategisch en economisch belang voor Limburg en Vlaanderen.

Daarom heb ik een motie van aanbeveling in die zin ingediend.

Moties

Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om het spooraanbod gevoelig uit te breiden;

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om de verbindingen met buitenlandse spoornetwerken te verbeteren;

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om in te zetten op multimodale en collectieve mobiliteit;

- overwegende dat Vlaanderen geen enkele rechtstreekse spooraansluiting heeft op de internationale drielandentrein Aken - Maastricht - Luik;

- overwegende dat Vlaanderen geen enkele rechtstreekse spoorontsluiting heeft naar het Duitse Ruhrgebied;

- overwegende dat het geldverslindende sneltramproject van de Vlaamse regering geen aansluiting geeft in de stations van Hasselt en Maastricht;

- overwegende dat de afbraak van de Maasbrug het definitief onmogelijk zou maken om de stations van Hasselt en Maastricht via spoorlijn 20 met elkaar te verbinden;

- overwegende dat het grootste gedeelte van de noodzakelijke infrastructuur van spoorlijn 20 nog beschikbaar is;

- overwegende dat het te reactiveren gedeelte van spoorlijn 20 eerder beperkt is zodat dit aan een relatief beperkte kostprijs kan;

- overwegende dat een onderlegd team van herdenkingscomité lijn 20 beschikbaar is om met de nodige contacten en knowhow ondersteuning te bieden;

vraagt de regering

- onmiddellijk het noodzakelijke overleg met het provinciaal bestuur van Nederlands Limburg op te starten teneinde de afbraak van de Maasbrug te voorkomen;

- bij alle betrokken actoren de nodige stappen te ondernemen opdat spoorlijn 20 terug wordt geactiveerd en geëxploiteerd zodat treinverkeer tussen Hasselt en Maastricht terug mogelijk wordt."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à amener davantage de gens à faire usage du train;

- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à élargir significativement l'offre ferroviaire;

- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à améliorer les liaisons avec les réseaux ferroviaires étrangers;

- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à investir dans la mobilité multimodale et collective;

- considérant que la Flandre ne dispose d'aucun raccordement ferroviaire direct au train international des trois pays reliant Aix-la-Chapelle, Maastricht et Liège;

- considérant que la Flandre ne dispose d'aucun accès ferroviaire direct au bassin de la Ruhr;

- considérant que le coûteux projet de tram rapide du gouvernement flamand n'assure pas de correspondance dans les gares d'Hasselt et de Maastricht;

- considérant que la démolition du Maasbrug rendrait définitivement impossible la liaison entre les gares d'Hasselt et de Maastricht via la ligne ferroviaire 20;

- considérant que la majeure partie de l'infrastructure nécessaire sur la ligne ferroviaire 20 est encore disponible;

- considérant que le tronçon de la ligne ferroviaire 20 qu'il faudrait réactiver est plutôt restreint, de sorte que le coût de ce chantier serait relativement limité;
 - considérant qu'une équipe d'experts du *Herdenkingscomité Lijn 20* est prête à apporter son soutien au projet en fournissant les contacts et le savoir-faire nécessaires;
- demande au gouvernement
- d'entamer immédiatement la concertation nécessaire avec l'administration provinciale du Limbourg néerlandais afin d'éviter la démolition du Maasbrug;
 - d'entreprendre les démarches nécessaires auprès de tous les acteurs concernés afin de réactiver et de remettre en exploitation la ligne ferroviaire 20 de manière à relancer le trafic ferroviaire entre Hasselt et Maastricht."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

04 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internet op de trein" (55012400C)

04 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'internet dans les trains" (55012400C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Ik reis zelf, net als u, regelmatig met de trein. Het heeft enorme voordelen: je kan reeds de nodige mails beantwoorden of al even het nieuws lezen. Als we kijken naar de cijfers van het BIPT zien we een dekking van 88% voor Proximus, 79% voor Orange en bijna 70% voor Base. Het gaat dan om cijfers die overeenkomen met een zeer goed signaal (niveau 3).*

Omdat het BIPT ervan uitgaat dat dit niveau van straling overeenkomt met een dekking binnen in de trein, kunnen we stellen dat grote delen van het spoornet nog steeds geen mobiel internet hebben in de trein. Temeer omdat de slechtere dekking zich vooral in minder dichtbevolkte gebieden bevindt, daar waar de trein vaak rijdt. Iets wat vele treinreizigers elke dag ook ondervinden, zeker in de Kempen. Niet is vervelender dan een gsm-gesprek dat uitvalt, een site die niet herlaadt of een mail die niet verzonden geraakt.

Uw voorganger deelde in een antwoord op een vorige vraag van mij in deze commissie (commissie van 27/11/2019, 55001480C) mee dat de NMBS speciaal ontworpen ramen test. Door de metalen coating op de ramen met een laser te bewerken wordt de ontvangst van het gsm-signaal verbeterd.

Kan u meer details geven over het proefproject van de NMBS? Op hoeveel treinen werd dit systeem toegepast en hoe verbeterde deze de mobiele verbinding in de trein?

Denkt de NMBS eraan om deze ramen verder uit te rollen? Zo ja, op hoeveel treinen en welk type zullen deze geïnstalleerd worden? In heel Vlaanderen of eerder op specifieke lijnen?

Zijn er nog concrete maatregelen of projecten die de NMBS neemt om het mobiel internet vlotter tot in de trein te krijgen?

Ik heb deze vraag ook al eens eind 2019 gesteld. Toen kreeg ik als antwoord dat er een proefproject zou worden opgestart.

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, de NMBS is van plan om ramen zonder coating te testen. Die ramen zouden de ontvangst van gsm-signalen in de rijtuigen verbeteren. Het aankoopproces voor deze ruiten is aan de gang, met als doel om dit type ruiten te testen op een twintigtal M6-stellen tegen eind 2021.

Afhankelijk van de tevredenheid over deze testfase, kan het project voor het resterend materieel vanaf de tweede helft van 2022 worden voortgezet. Dat heeft de NMBS mij meegedeeld.

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

Ik kijk alvast uit naar die aangepaste ramen en vooral naar een betere internetverbinding, wat op de treinen

toch een meerwaarde biedt, zeker tijdens een langere reisweg. Zo kan men onderweg wat bijwerken, kranten lezen enzovoort. Dat de verbinding uitvalt is vaak heel vervelend. Ik hoop dat we daarin vooruitgang kunnen boeken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle offre de trains dans le plan de transport 2020-2023 en province du Luxembourg" (55012578C)

05 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe treinaanbod in het vervoersplan 2020-2023 in de provincie Luxemburg" (55012578C)

05.01 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a lancé le 13 décembre 2020 son nouveau plan de transport pour une offre de trains IC et suburbains augmentée de 4,7 % à l'horizon 2023. C'est une excellente nouvelle. La province du Luxembourg va voir la fréquence sur certaines de ses lignes, comme la ligne 42 Gouvy-Luxembourg, ou la ligne 165 Athus-Libramont, augmenter, notamment lors des week-ends. Encore une fois, je ne peux que m'en réjouir.

Cependant, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que la province du Luxembourg est essentiellement structurée autour d'une seule ligne principale, la fameuse ligne 162 Arlon-Namur. Depuis de nombreuses années, celle-ci est hélas en travaux de renouvellement. Il y a maintenant treize années que les travaux ont débuté. Il semblerait que la situation s'améliore d'ici trois ou quatre ans bien que la date de finalisation des travaux soit officiellement 2027. D'ici là, il est nécessaire de trouver des solutions pour continuer à développer cette ligne et à en tirer son plein potentiel même pendant la période de travaux restante, qui a un fort impact sur la capacité de la ligne.

Monsieur le ministre, serait-il possible d'augmenter, durant les trois prochaines années, la capacité et l'offre ferroviaire sur cette ligne, tout en continuant les travaux au rythme actuel? La finalisation de la portion Hatrival-frontière luxembourgeoise et l'augmentation de la vitesse commerciale attendue pourront-elles permettre une amélioration sur la ligne? Enfin, si les deux réponses aux deux questions précédentes sont négatives, quelles solutions est-il possible d'atteindre pour continuer à valoriser cette ligne et ne pas rester dans un statu quo durant les prochaines années?

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

05.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, madame Hanus, le nouveau plan de transport de la SNCB comporte des nouvelles positives pour la province du Luxembourg. La ligne 42 Liège-Gouvy-Luxembourg bénéficie, en effet, depuis le mois de décembre 2020, d'un train par heure au lieu d'un train par deux heures. La ligne 165 bénéficiera, pour sa part, de trains le week-end entre Virton, Athus et Arlon, à partir du mois de mai prochain. En outre, la ligne 162 bénéficie, depuis le 5 octobre 2020, d'une offre omnibus horaire entre Libramont et Arlon au lieu de toutes les deux heures. Les travaux sur la ligne précitée sont ainsi déjà partiellement valorisés.

Ma priorité est bien d'accélérer la modernisation de l'axe 3. Les travaux d'Infrabel entre Libramont et Arlon ont été terminés à l'automne 2020. La totalité du tronçon a été restaurée. Il est aujourd'hui à double voie, après plusieurs années de voie unique sur le tronçon entre Habay et Arlon, avec les difficultés que comporte une voie unique. Les travaux vont se poursuivre. Cependant, il est assez compliqué de combiner la priorité que représente l'axe 3 avec un rythme des travaux important tout en augmentant encore, pendant cette période, la capacité et l'offre ferroviaire.

Dès la fin des travaux sur le tronçon Hatrival-frontière luxembourgeoise, et suite à l'homologation des nouvelles caractéristiques de l'infrastructure fin 2020, la vitesse de ligne a été augmentée entre Libramont et Arlon. Cela a permis à la SNCB de réduire les horaires des IC circulant entre Libramont et Arlon de deux minutes, depuis le 1^{er} février. Je sais que les attentes sont beaucoup plus importantes, mais c'est déjà un progrès.

Pour la suite, je vais poursuivre les efforts en vue de la finalisation des travaux sur l'axe 3. L'accélération de la réalisation de ceux-ci est toutefois dépendante des moyens qui pourront être obtenus dans le cadre budgétaire belge et européen. À ce titre, j'ai adressé, avec mon collègue, le ministre luxembourgeois de la

Mobilité, François Bausch, un courrier à la Commission européenne afin d'attirer l'attention de cette dernière sur l'importance de cette liaison transfrontalière. J'espère que cette démarche portera ses fruits.

05.03 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui, hélas, ne me réjouit pas totalement. Néanmoins, j'entends votre volonté de faire de ces travaux et de la mise à disposition de cette ligne une priorité et je ne peux que vous apporter mon soutien à ce sujet. Cette ligne représente effectivement une offre de transport importante pour les navetteurs luxembourgeois. Par conséquent, il est dommage qu'il faille attendre aussi longtemps pour que ces travaux soient réalisés. Quoi qu'il en soit, nous les soutiendrons et nous ferons en sorte qu'ils puissent avancer le plus vite possible.

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

06 Samengevoegde vragen van

- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De herziening van de wegcode" (55012858C)
- **Wouter Raskin** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De herziening van de wegcode" (55012991C)
- **Christophe Bombled** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De herziening van het verkeersreglement" (55014178C)

06 Questions jointes de

- **Jef Van den Bergh** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La révision du code de la route" (55012858C)
- **Wouter Raskin** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La révision du code de la route" (55012991C)
- **Christophe Bombled** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La refonte du code de la route" (55014178C)

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, onder andere bij de bespreking van uw beleidsnota spraken wij al over de herziening van de wegcode.

Ik citeer een uitspraak van u: "Er is door mijn administratie een screening van de wegcode voorzien die rekening zal houden met de bescherming van de actieve en ook kwetsbaardere weggebruikers en die de duurzame transitie en de modal shift – meer duurzame verplaatsingswijzen en duurzame alternatieven voor het goederenvervoer – moet stimuleren." Dat is een mooie doelstelling, maar ik zou willen weten of de herziening aansluit bij de vroegere plannen of dat het een nieuw traject is.

Vandaar mijn vragen.

Wat betekent dit voor de reeds lang en door verschillende van uw voorgangers aangekondigde herwerkte en vereenvoudigde wegcode? Dat liep toen vast op een niet-akkoord van de regio's. Wordt nog gewerkt aan een overeenkomst met de Gewesten en wat is de stand van zaken en de planning?

Vormt de door u aangekondigde screening van de wegcode met het oog op de actieve weggebruikers een onderdeel van de gehele herziening van de wegcode of staat die daar los van? Wat is de stand van zaken en de planning?

Zal dit betekenen dat bestuurders van gemotoriseerde voertuigen en bestuurders van rijwielen verschillend behandeld zullen worden in het verkeersreglement?

06.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs ook graag naar uw beleidsnota en naar het regeerakkoord. Mijn vragen komen in belangrijke mate overeen met die van collega Van den Bergh.

In uw beleidsnota herhaalt u de ambitie van uw voorgangers om de wegcode te herzien, zodat de regels die erin zijn opgenomen consistent en begrijpelijk zijn en zodat alle actieve vervoerswijzen ervan kunnen profiteren.

Bij het realiseren van deze ambitie staat u evenwel niet alleen. Dit dient te gebeuren in samenspraak met de drie Gewesten.

Wat is de stand van zaken van de herziening van de wegcode? Wanneer mogen we een ontwerp hiervan verwachten?

Heeft u al overleg gehad met de Gewesten in functie van de herziening van de wegcode? Zo nee, staat dit overleg gepland? Wanneer?

Welke andere partners zullen betrokken worden bij de herziening?

Op welke punten wil u afwijken van het ontwerp van aangepaste wegcode dat uw voorganger tijdens de vorige legislatuur presenteerde?

Het vorige ontwerp van aangepaste wegcode sneuvelde, omdat de Vlaamse regering niet instemde met de vele bevoegdheidsoverschrijdingen en de integrale opheffing van de huidige wegcode. Hoe denkt u aan deze bezwaren tegemoet te komen? Op welke manier wil u de nodige rechtszekerheid voor de weggebruikers garanderen?

06.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, aangezien er ook een vraag was van de heer Bombled is een deel van mijn antwoord in het Frans. Mijn excuses aan de twee Vlaamse collega's.

Pour que la révision du Code de la route puisse être entreprise, nous devons en discuter avec les Régions. J'ai déjà discuté de ce projet lors des réunions de la CIM Mobilité. La coopération avec mes homologues régionaux est encourageante. Nous pouvons supposer que personne ne s'oppose à un Code de la route cohérent, compréhensible et amélioré. Pour ce faire, il conviendra de témoigner d'un peu plus de pragmatisme et de moins d'éparpillement juridique des compétences. C'est alors seulement que nous pourrions mener à bien ce projet. En tout cas, telle est ma volonté.

Het huidige ontwerp is het resultaat van overleg met alle mogelijke stakeholders van diverse belangengroepen, maar ook de politie, Justitie en de Gewesten. Door de betwistingen over de bevoegdheden is het ontwerp er jammer genoeg nooit gekomen. Als wij het in deze legislatuur willen finaliseren, is het een conditio sine qua non dat iedereen dat ook echt wil. In overleg met de regionale partners zal worden bekeken welke punten al dan niet aangepast moeten worden. Hetzelfde geldt voor de bevoegdheidsoverschrijdingen alsook voor de integrale opheffing van de federale wegcode, die voor de Vlaamse regering een struikelblok vormden.

Op 23 juni 2020 had het kabinet van mijn voorganger een nota met een juridische analyse van de FOD Mobiliteit en Vervoer over het standpunt van de Vlaamse regering aan het Vlaams Gewest gestuurd. Een reactie van de Vlaamse administratie is er nooit gekomen. Op 13 januari 2021 heeft mijn kabinet deze nota nog eens naar de Vlaamse administratie en het kabinet van Vlaams minister Peeters gestuurd. De nota heeft tot doel de discussie over de bevoegdheden te structureren en zou, althans naar ik hoop, ons moeten in staat stellen om tot een vergelijk te komen.

Indépendamment de la révision du Code de la route, un projet est également en cours pour examiner le Code en vigueur, en vue de promouvoir les usagers actifs de la route - notamment les cyclistes et les piétons.

La première phase de la procédure, à savoir l'identification par mon administration des articles pour lesquels une adaptation est nécessaire, est pratiquement terminée. Dans une deuxième phase, qui débutera bientôt, une vaste enquête sera menée afin que toutes les parties prenantes puissent faire connaître leurs idées, dans le but de faciliter les modes de transport actifs. Ici aussi, l'objectif est d'associer étroitement les partenaires régionaux dès le départ. La procédure officielle de consultation des Régions et du Conseil d'État est prévue pour l'automne, aux fins d'une publication à la fin de l'année, si tout se passe bien.

Mijnheer Van den Bergh, de verschillende behandeling van weggebruikers is geen doel op zich. Wij mogen echter niet uit het oog verliezen dat de wegcode, die dateert van 1975, een weerspiegeling is van die tijd. Ik zou graag zien dat de hervorming van de verkeersregels in overeenstemming is met de huidige mobiliteitscontext. Ik wens dat ook in het verkeersreglement rekening wordt gehouden met de bekommernissen achter het STOP-principe. Het belangrijkste is dat elke burger een reële keuze van vervoersmiddel heeft en dat de veiligheid van iedereen gewaarborgd is. Uiteraard kan dit worden vertaald in specifieke regels, naargelang het geval.

06.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij kijken uit naar eventuele voorstellen en ontwerpen. Ik ben zelf ooit mee uitwerker geweest van het STOP-principe. Dus ik kijk zeer

sterk uit naar de uitwerking daarvan in de wegcode.

06.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij collega Van den Bergh.

Ik wens u ook, oprecht, alle succes toe om deze niet-evidente oefening tot een goed einde te brengen. Wij hebben de vorige legislatuur gezien hoe moeilijk dat soms is. Ik hoop oprecht dat wij hier met zijn allen stappen kunnen zetten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet du Park & Ride à Viville" (55012900C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55013654C)

07 Samengevoegde vragen van

- Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor de park-and-ride in Viville" (55012900C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55013654C)

Le **président**: On me signale que Mme Thibaut n'est pas en mesure de poser sa question pour raisons familiales. La parole est donc à M. Arens.

07.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour ceux qui ne connaissent pas la province du Luxembourg, Viville se situe près d'Arlon. On y parle aussi le luxembourgeois, ce que vous ignorez. Je peux poser ma question en luxembourgeois si vous le souhaitez mais je crains que le ministre ne me comprenne pas et qu'il n'y ait pas de traducteur.

Le **président**: On fait ici bien souvent de la géographie.

07.02 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, comme vous le savez, j'ai interpellé votre prédécesseur à de nombreuses reprises au sujet de la création du P+R de Viville. Ses réponses ont toujours été les mêmes: la SNCB trouve que ce projet n'est pas nécessaire dans l'immédiat et donc non prioritaire. Lors de votre entrée en fonction, c'est à vous que je me suis adressé concernant la création de ce P+R. Parce qu'avec d'autres mandataires de mon groupe, nous avons toujours été convaincus de son utilité. Vous m'aviez répondu qu'une concertation aurait bientôt lieu à ce sujet avec votre homologue de la Région wallonne ainsi que le ministre de la Mobilité luxembourgeois.*

Monsieur le ministre, avant toute chose, confirmez-vous le soutien du gouvernement fédéral à ce projet? Où en est-il tant en termes d'intentions que de concrétisation? La concertation avec le Grand-Duché a-t-elle abouti à des décisions concrètes? Lesquelles? Pouvez-vous faire le point sur la concertation trimestrielle entre la SNCB et les CFL à ce sujet? Ce projet nécessite une coordination avec la Région wallonne à ce sujet notamment pour le développement d'une plate-forme multimodale qui intégrerait des bus des TEC. Où en est cette coordination? Comment s'organise-t-elle? Etes-vous d'accord de soutenir un projet non seulement de parking à Viville mais aussi de développement d'une plate-forme multimodale? Selon votre prédécesseur, le projet ne pouvait voir le jour avant la fin des travaux sur l'Axe 3, quel est votre avis? Serait-il possible de connaître le coût des travaux d'infrastructure qui permettraient la circulation de trains qui démarreraient à Stockem Viville en direction du Luxembourg?

07.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je vais toutefois aussi répondre à la question de Mme Thibaut avec laquelle je suis en pensée car la situation familiale que vous avez énoncée est douloureuse et peu agréable pour elle.

Madame Thibaut, monsieur Arens, la réponse que j'avais apportée en date du 11 novembre 2020 dans cette commission reste valable. Pour la SNCB, le parking de la gare de Viville n'est pas saturé et une extension ne se justifierait pas actuellement. Je réitère néanmoins mon intention de mettre ce point à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec mon homologue luxembourgeois, l'excellent François Bausch, ces trois derniers mois ne m'en ayant pas donné l'occasion, avec la volonté d'avoir une vision ouverte et créative de la question par rapport au phénomène de l'engorgement de l'autoroute en direction de Luxembourg et de proposer des alternatives aux nombreux navetteurs.

Quant à la question de Mme Thibaut sur l'alternative d'un parking à étages sur l'actuel parking de la gare d'Arlon, la SNCB m'indique que cela n'a pas encore été étudié, dès lors qu'il y a, en fonction de la fréquentation actuelle, suffisamment de places pour les voyageurs.

Monsieur Arens, comme vous le savez car vous avez entendu ma réponse à Mme Hanus et vous avez par ailleurs une autre question sur le sujet, la modernisation de l'Axe 3 fait partie de mes priorités. Il est clair qu'un projet de parking, ou toute autre alternative, a d'autant plus de sens à partir du moment où tous les travaux de modernisation de la ligne 162 seront terminés. À partir de ce moment, la vitesse de la ligne 162 sera relevée de 130 à 160 km/h sur l'ensemble de la ligne et l'offre de train pourra être augmentée.

Enfin, en réponse à votre dernière question, on m'indique que les travaux pour la réélectrification et la signalisation de la voie 3 en gare de Stockem sont actuellement estimés à un coût d'environ 2 millions d'euros.

07.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Je pensais que vous aviez déjà rencontré vos homologues luxembourgeois dans ce dossier. C'est pourquoi je m'attendais à une réponse plus détaillée. Vous aviez aussi indiqué avoir rencontré votre ami et homologue wallon. Je crois en effet que c'est Philippe Henry qui s'occupe de ce dossier.

Je considère qu'il est vraiment possible d'accomplir avec la Région wallonne quelque chose d'important pour ce Park & Ride, notamment grâce à un parking pour covoiturage. Vous savez que je compte beaucoup sur votre engagement en faveur de l'environnement, du climat et de l'écologie, de manière à entreprendre ces grands projets d'investissement destinés à nous faire circuler différemment, y compris dans notre province de Luxembourg.

Monsieur le président, je souhaite transformer ma question au point 36 de l'agenda.

Le **président**: Nous en prenons bonne note, monsieur Arens. La question n° 55013920C de M. Arens est transformée en question écrite.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement de parkings vélos dans les gares SNCB et du parking de la gare de Waremme" (55012920C)

08 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenstallingen in de NMBS-stations en de aanleg van de parking van het station Borgworm" (55012920C)

08.01 Hervé Rigot (PS): Monsieur le ministre, ma question porte sur la mise en sécurité des vélos. Si, aujourd'hui, les plus grandes gares du pays permettent le gardiennage surveillé des bicyclettes, dans les gares des communes semi-rurales, comme celle de Waremme, c'est rarement le cas. Dans ma ville, de nombreux navetteurs me font part de leur mécontentement depuis des années. Ils déposent leur vélo le matin à la gare et le retrouvent vandalisé le soir, pour autant qu'ils le retrouvent...

Par ailleurs, le long des voies de la gare de Waremme, un parking appartenant à Infrabel peut accueillir environ 200 voitures. Si les 30 premières places ont bénéficié d'un aménagement exemplaire, les autres emplacements ne remplissent pas ces conditions et sont dans un état extrêmement précaire: éclairage quasiment inexistant, nids de poule, etc. Il est dès lors difficile pour les automobilistes de pouvoir profiter de ce parking.

Monsieur le ministre, d'ici 2025, la SNCB devrait créer 50 000 places de parking pour vélos. Waremme figurera-t-elle parmi les gares qui en bénéficieront? Dans l'affirmative, combien de places y sont-elles envisagées et dans quelles conditions de sécurité (caméra, locaux à accès restreint ou autres)?

En ce qui concerne le chancre constitué par le parking pour voitures, Infrabel a-t-elle prévu un plan d'aménagement? Si oui, dans quel délai?

Enfin, si vous me confirmez ces travaux, ce que j'espère, quel en sera le coût pour les usagers? La gratuité

est en effet essentielle, car faciliter l'accès aux transports en commun revient également à en garantir l'accès pour toutes et tous. Comptez-vous maintenir la gratuité et, partant, le rôle de service public dévolu à la SNCB?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Rigot, voici les éléments de réponse qui m'ont été communiqués par la SNCB et Infrabel, qui sont cogestionnaires de ces parkings. Le parking actuel est la propriété d'Infrabel. La SNCB peut en envisager la reprise, avec l'accord d'Infrabel, afin d'y apporter les améliorations nécessaires à l'évolution de la situation.

En ce qui concerne le déploiement de la stratégie vélos de la SNCB, elle s'étale jusqu'en 2028 et tiendra compte des répercussions de la crise sanitaire sur le transport public. Les extensions de capacité par gare sont calculées sur la base de l'utilisation actuelle des abris, du degré d'occupation, du potentiel de la gare et des pronostics en matière de croissance.

Dans le cas de la gare de Waremme, la SNCB envisage surtout le renouvellement des abris pour vélos, conformément à la normalisation des équipements et la création d'un abri sécurisé, qui manque effectivement aujourd'hui. Lors de la commission Mobilité du 12 janvier dernier, nous avons largement évoqué la stratégie de stationnement de la SNCB. J'ai notamment indiqué que, depuis une dizaine d'années, la SNCB poursuit une même stratégie, qui prévoit que les travaux d'agrandissement d'un parking sont précédés de l'installation d'un dispositif de contrôle d'accès dans le parking existant, afin de connaître les réels besoins des clients de la SNCB.

Il a été constaté que beaucoup de clients (30 %) qui viennent en voiture habitent à moins de trois kilomètres des gares. De plus, le nombre de clients qui prennent le train aux endroits où le stationnement est payant n'a pas diminué. La SNCB constate même un glissement modal vers d'autres moyens de transport doux, notamment le vélo.

S'agissant de votre deuxième question sur le chancre, ce terrain est bien la propriété d'Infrabel mais ce n'est pas le cas du parking. Il s'agit d'un parking sauvage qui a été créé quand le gestionnaire d'infrastructure a démonté certaines voies accessoires dans la gare. La SNCB y a cependant réalisé quelques aménagements mineurs. Infrabel pourrait envisager l'idée d'une location ou d'un prêt de ce terrain pour y installer un parking autorisé. Les éventuels aménagements relèveraient alors de la SNCB.

08.03 **Hervé Rigot (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je me réjouis d'entendre que les abris pour vélos vont être améliorés à Waremme. C'est essentiel puisque pour donner l'envie d'utiliser la mobilité douce, il faut avoir la certitude de pouvoir le faire en toute sécurité et protéger les biens qui nous sont chers, avec l'utilisation grandissante des vélos électriques au coût important.

En ce qui concerne le parking, il faut exploiter cette option de glissement d'Infrabel vers la SNCB pour augmenter l'offre de places à proximité de la gare de Waremme. Vous avez dit que le navetteur était au cœur des vos préoccupations. Lui permettre d'accéder comme il le souhaite au train est le défi de demain pour faire de la SNCB un service public, pour tous les publics et aux conditions les plus acceptables possibles.

Je compte sur vous pour envisager cette option et peut-être avoir une discussion avec la ville de Waremme pour développer un nouveau parking plus proche de la gare.

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

09 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Europese spoortop met België, Nederland en Duitsland" (55012961C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een trilateraal spooroverleg" (55013223C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het overleg met Nederland" (55013330C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het overleg met Nederland" (55014294C)

09 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sommet ferroviaire européen qui réunirait la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne" (55012961C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une concertation trilatérale sur le rail" (55013223C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concertation avec les Pays-Bas" (55013330C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concertation avec les Pays-Bas" (55014294C)

09.01 Frank Troosters (VB): Mijn vraag is natuurlijk al een tijdje geleden ingediend, voordat de Nederlandse regering haar ontslag indiende. Ik verwijs naar de schriftelijk ingediende vraag.

In een brief aan de Tweede Kamer zegt de Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw van Veldhoven, bij haar Belgische en Duitse collega na te zullen gaan of er interesse is om een Europese spoortop met elkaar af te spreken. Daarin zouden dan concrete oplossingen en afspraken moeten komen over grensoverschrijdend spoorvervoer.

Staat de minister open voor het door mevrouw van Veldhoven gewenste overleg?

Heeft de minister van mobiliteit een uitnodiging of vraag in die zin ontvangen? Zo ja, heeft de minister positief of negatief gereageerd op deze uitnodiging? Is er al een datum vastgelegd voor het geplande overleg?

Zal de minister zelf ook initiatieven nemen om tot een overleg over het grensoverschrijdend spoorvervoer te komen met Nederland, Duitsland of andere buurlanden? Zo ja, welke en wanneer?

Zal de minister bij een eventueel overleg met zijn Nederlandse collega zeker de problematiek rond de ontsluiting van de Kempen (L19 - incl. verbinding Hamont – Weert) bespreken? Indien niet, waarom niet?

09.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, 2021 is voor de Europese Commissie het European Year of Rail. Dat zou moeten betekenen dat extra aandacht uitgaat naar het spoorvervoer. In dit opzicht riep uw Nederlandse collega, minister van Veldhoven, bevoegd voor Infrastructuur en Waterstaat, op tot een trilateraal overleg met Duitsland en België om onder andere afspraken te maken over grensoverschrijdend spoorvervoer op middellange termijn, tot 2040. Dat sluit naadloos aan bij uw beleidsverklaring. U kondigde zelf al aan werk te willen maken van betere grensoverschrijdende verbindingen. Eind vorig jaar was er ook al een oproep om een Europees spoorplatform op te richten met daarin vertegenwoordiging van zowel de lidstaten van de Europese Commissie als spoorbedrijven zelf. Die oprichting was gepland tegen komende zomer.

Wat is uw eigen visie op zo'n trilateraal overleg tussen Nederland, België en Duitsland?

Heeft u reeds contacten gehad met uw bevoegde collega's uit de betrokken Europese lidstaten? Wat is daarvan de stand van zaken?

Heeft u zelf bepaalde prioriteiten of thema's op het oog die vatbaar zouden kunnen zijn voor zo'n overleg?

Plant u ook gelijkaardige initiatieven met uw Franse of Luxemburgse collega's?

Wat is de stand van zaken van dat Europees spoorplatform?

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ook ik vind het wel interessant om met de verschillende landen te kijken welke treindiensten kunnen worden geleverd. Mijn vragen betreffen echter specifiek het overleg met Nederland, en niet zozeer het trilateraal overleg waarbij Nederland ook betrokken zou zijn.

Ik verwijs opnieuw naar de bespreking van de beleidsnota. U gaf toen aan dat u begin 2021 een overleg zou inplannen met uw Nederlandse collega. De politieke situatie is daar natuurlijk enigszins gewijzigd nu. Een dergelijk overleg zou toch een goed gevulde agenda kunnen kennen. Denk maar aan de mogelijke uitbreiding van het aanbod van internationale treinen tussen Schiphol en Zaventem, de drielandentrein rond Maastricht, de verbinding Hamont-Weert, waarover we het vorige keer nog hadden, de goederenspoorlijn

11, lijn 12 tussen Antwerpen en Roosendaal, Gent-Terneuzen enzovoort.

Met de ambitie om ook op het spoor de grenzen te doen vervagen, is een goede afstemming van het spoorbeleid met de buurlanden cruciaal, zeker ook in een Benelux-context. In het Benelux-parlement komen dergelijke verbindingen trouwens ook heel regelmatig ter sprake. Er kan ook verwezen worden naar herhaaldelijke aanbevelingen hierover van dat Benelux-parlement. De heer Parent maakt ook deel uit van dat parlement. Hij kan daar dus van getuigen. Hoewel dit overleg prangend en belangrijk is voor een aantal dossiers, wordt dit momenteel mogelijks wat bemoeilijkt door de politieke situatie in Nederland, zoals ik daarnet al aangaf.

Mijnheer de minister, hebt u reeds overleg gepleegd met uw Nederlandse collega, bevoegd voor het spoorvervoer over grensoverschrijdende spoordossiers? Zo ja, kunt u hierover verslag uitbrengen? Zijn er informele contacten over deze dossiers geweest? Als er nog geen overleg is geweest, wordt dit alsnog georganiseerd, wanneer en met welke agenda?

Voor de verbinding Amsterdam-Brussel via Schiphol en Zaventem hebben de Nederlandse regering en de NS een ambitieus plan voor uitbreiding van het aanbod in het vooruitzicht gesteld. Hiervoor zouden, bijna tien jaar na het fiasco met de Fyra-treinen, nieuwe treinen worden aangekocht. Het zou gaan om ICNG-treinen van Alstom. De treinverbinding wordt gerealiseerd door de NS en de NMBS samen.

Heeft de NMBS ook een rol of een aandeel in de aankoop van nieuwe treinen voor de verbinding Brussel-Amsterdam? Is de NMBS betrokken bij de plannen om de frequentie van deze verbinding drastisch te verhogen? Bestaat hierover een samenwerkingsakkoord? Of moet een nieuw samenwerkingsakkoord worden afgesloten?

Wanneer zullen de nieuwe treinen op deze verbinding worden ingelegd? Heeft dit gevolgen voor de Belgische stations op deze verbinding?

09.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, il est vrai que nous avons parlé de ce sujet dans le cadre d'un précédent débat. Les planètes semblent s'aligner en matière de coopération ferroviaire. C'est très bien: si la mobilité doit être une liberté, elle ne doit pas s'embarrasser des frontières. Les enjeux de coopération transfrontalière sont multiples, notamment au sein de la zone Euregio.

Nous restons évidemment attentifs aux enjeux de la collaboration avec nos différents voisins, mais particulièrement avec nos voisins hollandais. Ces enjeux ferroviaires concernent à la fois les passagers et les marchandises. Mon collègue Van den Bergh a parlé d'une série d'enjeux précis. Je pourrais citer aussi dans les enjeux qui concernent le Benelux, le déploiement des trains de nuit, un sujet qui nous occupe actuellement dans cette assemblée.

Les enjeux de coopération ne sont pas limités aux Pays-Bas. Comme mes collègues luxembourgeois ne sont plus ou pas présents en salle, je peux reprendre leur bâton de pèlerin. Nous pouvons reparler des problèmes de coopération transfrontalière notamment à Arlon, par rapport au matériel roulant qui est actuellement déficitaire, en termes de rupture de charge.

Monsieur le ministre, sur ces différents enjeux de coopération qui figurent bien dans l'actualité, mes questions sont les suivantes. Comment accueillez-vous cette opportunité de collaboration renforcée avec nos voisins hollandais? Quels sont les dossiers prioritaires que vous souhaitez aborder avec votre homologue? Envisagez-vous d'autres initiatives de ce type, notamment avec le Luxembourg, même si cette question et cette réponse ont déjà été abordées lors d'un débat précédent?

09.05 **Minister Georges Gilkinet**: Bedankt voor uw vragen.

Ik sta open voor elk voorstel met betrekking tot de ontwikkeling van het Europese spoorwegnet. Ik zet mij in voor een constructieve betrokkenheid van België bij de verschillende initiatieven die op Europees niveau worden genomen om de ontwikkeling en de heropleving van de internationale trein te ondersteunen, dit zowel voor hogesnelheidstreinen als conventionele treinen, dag- en nachtverbindingen als de korte grensoverschrijdende verbindingen.

Ik heb dan ook regelmatig contact met mijn Europese collega's in de raad van bestuur van de ministers van Vervoer en Mobiliteit, op afstand in coronatijden.

Je suis, bien sûr, ouvert à une discussion avec mon homologue néerlandaise ainsi qu'avec ceux des autres pays voisins. Par conséquent, je ne puis qu'encourager la concertation entre les différents ministres de la Mobilité. J'ai déjà eu l'occasion de m'asseoir à la même table que mon homologue luxembourgeois, François Bausch. En outre, j'ai pu m'entretenir avec les ministres de la Mobilité allemand, néerlandais et luxembourgeois au sujet des mesures corona. La France avait été conviée à cette réunion, mais n'y avait pas participé.

Tot op heden heb ik nog geen uitnodiging ontvangen van mevrouw van Veldhoven voor een gesprek over de relaties tussen België en Nederland. We hebben dus nog niet de gelegenheid gehad om de ontsluiting van de Kempen noch de verbinding Hamont-Weert te bespreken. Voor dit laatste dossier verwijst ik bovendien naar het recente actualiteitsdebat hierover.

Wat betreft de planning voor overleg met mijn Nederlandse collega is het niet onbelangrijk dat er in Nederland in maart nationale verkiezingen worden gehouden. De huidige regering bevindt zich in lopende zaken en het is in die zin misschien aangeraden te wachten op het resultaat van deze verkiezingen en de vorming van een nieuwe Nederlandse regering.

Mijnheer Van den Bergh, wat betreft uw vraag over de verbinding Amsterdam-Brussel deelt de NMBS mij mee dat zij onderzoekt welk materieel ingezet zou kunnen worden op de route naar Nederland. De NMBS is niet betrokken bij de aankoop van nieuw rollend materieel door de NS. De NMBS en de NS werken samen aan een toekomstvisie voor de periode 2025 tot 2035. Ook een eventuele verhoging van de frequentie op de route Brussel-Amsterdam wordt hierbij bekeken. Er worden verschillende denkpistes onderzocht, maar het is nog te vroeg om een concreet samenwerkingsakkoord af te sluiten. Momenteel wordt het materieel dat de NS heeft aangekocht uitvoerig getest en moet het homologatieproces worden doorlopen. In principe zouden de treinen in 2025 kunnen worden ingezet op de route Brussel-Amsterdam. Het materieel dat de NMBS zal inzetten, moet een gelijkaardig proces doorlopen. Ook het tijds kader is gelijkaardig. Dit zal geen gevolgen hebben voor de Belgische stations op deze verbinding.

Over het Europese spoorplatform, mijnheer Roggeman. Tijdens de transportraad van 4 juni 2020 werd het *Political Statement on International Rail Passenger Transport* door 23 Europese landen aangenomen, waaronder België, in de zogenaamde *coalition of the willing*. Op basis hiervan werd in september 2020 het zogenaamde IRPP, het International Rail Passenger Platform, opgestart. Het doel van het platform is, ten eerste, een Europese agenda voor het internationale passagiersvervoer per spoor te ondersteunen; ten tweede, met de vertegenwoordigers van de sector de noodzakelijke maatregelen te bespreken; ten derde, tegen midden 2021 een verslag voor te leggen aan de ministers van Transport. Het platform kwam voor een eerste maal samen op 30 september 2020. Er werden vier subwerkgroepen opgericht. Momenteel leggen de subwerkgroepen de laatste hand aan een eerste versie van hun rapport.

Een finale versie van het rapport van het platform zal later dit jaar worden voorgesteld aan de ministers bevoegd voor Transport.

09.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik hoop dat u niet alleen naar Europa kijkt, maar ook opteert voor bilateraal overleg met de buurlanden. Ik heb vernomen en hoor uit uw antwoord dat u dat al een aantal keren gedaan hebt, wat ik toejuich. Ik heb ook begrip voor het feit dat het met Nederland, gelet op de huidige politieke situatie aldaar, moeilijk ligt, maar ik hoop wel, zogauw de politieke situatie in Nederland het toelaat, dat u zelf het initiatief zult nemen voor overleg met uw Nederlandse collega en dat u daarbij zeker de onderwerpen Hamont-Weert en eventueel de Maasbrug op tafel zult leggen.

09.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Voor een stuk kan ik mij aansluiten bij de vorige spreker. Het ligt voor de hand dat het weinig zinvol is om gesprekken aan te knopen met een uittreedende collega-minister. Ook al staan we aan de vooravond van nieuwe verkiezingen in Nederland, we kunnen er wel van uitgaan dat de regeringsvorming in Nederland iets sneller zal verlopen dan bij ons, waarna die gesprekken wel effectief aangeknoopt kunnen worden.

Het valt mij wel op dat u geen antwoord hebt gegeven op mijn vraag welke thema's u zelf prioritair ter sprake zult brengen. Misschien hebt u daarin nog geen keuze gemaakt. Het lijstje, zoals door collega

Van den Bergh toegelicht, geeft alvast keuze ten overvloed. Deze tussentijd, in afwachting van de vorming van een nieuwe Nederlandse regering, biedt u de mogelijkheid om daarin uw prioriteiten te bepalen. Daarop zullen wij desgevallend terugkomen.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, waaruit ik nog twee elementen onder de aandacht wil brengen.

Ten eerste, ik stel vast dat er nog niets bekend is over de toekomst van de verbinding Brussel-Amsterdam, laat staan welk materiaal er zal worden ingezet. Wel stel ik vast dat de Nederlandse nieuwe treinen ICNG ook in België gehomologeerd worden, waarvan ik aanneem dat die homologatie een bepaald doel voor ogen heeft, met name dat die treinen ook hier ingezet zullen worden op die lijn. We kijken natuurlijk uit naar de concrete plannen daaromtrent.

Ten tweede, u verwijst naar het actuadebat over Hamont-Weert, dat wij hier twee weken geleden hebben gevoerd. Een van de belangrijke conclusies van dat actuadebat was dat Nederland nu zal worden aangesproken op de conclusies in dat rapport, namelijk dat er op het Nederlands gedeelte van die spoorlijn investeringen nodig zijn. In die zin hoop ik dat het rapport ook aan uw Nederlandse collega of aan de Nederlandse spoorwegmaatschappij ProRail is bezorgd.

09.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, plusieurs remarques ont été émises, notamment quant à l'instabilité de la situation aux Pays-Bas. Néanmoins, comme cela a été souligné, nous pouvons avancer vers cette Europe du rail en travaillant aussi au renforcement des liens transfrontaliers. Dans ce contexte, la situation luxembourgeoise est, pour le moment, un peu plus stable.

Comme vous l'avez annoncé lors d'un précédent débat, vous rencontrerez prochainement votre homologue. J'espère que ce sera l'occasion de resserrer ces liens transfrontaliers et aussi que cette réunion pourra servir de balise à vos relations avec le futur ministre de la Mobilité néerlandais.

Je vous remercie de votre réponse.

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

10 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsinitiatieven van Infrabel voor het goederenvervoer in de havens" (55012964C)

10 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de sécurité prises par Infrabel pour le transport des marchandises dans les ports" (55012964C)

10.01 Frank Troosters (VB): *Spooroverwegen zijn risicopunten in het verkeer, ook in havens. Vorig jaar noteerde Infrabel in totaal 45 ongevallen aan zijn 1.700 overwegen in België, waarvan één op zeven in een havengebied ligt. Zeventien ongevallen - ruim één op drie - vonden plaats in een haven (waarvan één in Gent). Een forse toename tegenover de cijfers van 2018.(10)*

Daarom lanceert Infrabel, de Belgische beheerder van de spoorinfrastructuur, een campagne om weggebruikers tot meer voorzichtigheid aan te sporen en zo ongevallen te vermijden. Het kan daarbij rekenen op de samenwerking met populaire navigatietools Flitsmeister, Coyote en Waze. Die weten alle openbare overwegen perfect liggen en zullen vrachtwagenbestuurders een waarschuwingssignaal met een speciaal icoon en bijhorend geluid sturen wanneer ze in een havengebied in de buurt van een overweg komen. Een tweede signaal volgt vlak bij de overweg. Dat moet de alertheid van de vrachtwagenbestuurders verhogen in een omgeving waarmee ze niet altijd vertrouwd zijn. Bovendien zal Infrabel die digitale boodschap op strategische locaties in de havengebieden kracht bijzetten met grote spandoeken met de spreuk 'Red=Stop'.

Zal Infrabel nog bijkomende initiatieven nemen om de veiligheid aan spooroverwegen buiten de havengebieden te verhogen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, de veiligheid op het Belgische spoorweginet is zowel voor mijzelf als voor Infrabel een topprioriteit. Infrabel heeft een actieplan ontwikkeld, specifiek om de veiligheid aan overwegen te verbeteren. Dit actieplan bevat een deel preventie, een deel sensibilisering en een deel repressie.

Op het vlak van preventie zijn de volgende maatregelen te onderscheiden.

Ten eerste, het plaatsen van waarschuwingsborden aan overwegen. Zo worden weggebruikers bewust gemaakt van het gevaar om vast komen te staan op de overweg.

Ten tweede, het aanbrengen van identificatiestickers aan meer dan 1.400 openbare overwegen. In het geval van een ongeval kunnen derden die gegevens gebruiken om de hulpdiensten te verwittigen over de precieze locatie van de overweg.

Ten derde, een haalbaarheidsstudie naar het plaatsen van LED-knipperlichten op de slagbomen van bepaalde overwegen voor een betere zichtbaarheid.

Ten vierde, een onderzoek naar welke wegmarkeringen het rijgedrag van de weggebruikers op de overweg verbeteren. Voor dit project loopt momenteel een haalbaarheidsstudie.

Ten vijfde, het uittesten van de zogenaamde *warningbox* op zes overwegen. Via geluidsignalen worden fietsers en voetgangers gewezen op het gevaar van een oversteek.

Op het vlak van sensibilisering zet Infrabel bewustmakingscampagnes in zoals 'Jeroom Slagboom' of 'De beloning van de brave weggebruikers door Sinterklaas'.

Tot slot, is er het repressieve deel, waarbij Infrabel in samenwerking met de spoorwegpolitie, de lokale politie en Securail regelmatig versterkte controles op overwegen organiseert.

10.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

Ik heb daar weinig aan toe te voegen, behalve dat ik heel veel sympathie heb voor het feit dat Sinterklaas brave weggebruikers belooft.

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

11 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tarieven voor de autokeuring" (55013207C)

- Raoul Hedebouw aan Alexander De Croo (eerste minister) over "De tarieven van de autokeuringscentra" (55013208C)

11 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs pour le contrôle technique" (55013207C)

- Raoul Hedebouw à Alexander De Croo (premier ministre) sur "Les tarifs des centres de contrôle technique" (55013208C)

De **voorzitter**: De heer Hedebouw zal zijn vraag niet stellen.

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de autokeuringscentra zijn een bevoegdheid van de Gewesten maar de keuringscertificaten zijn een federale bevoegdheid. Dat is een absurde situatie.

Sinds 1 januari zijn de tarieven voor de autokeuring aangepast. In Vlaanderen en Brussel zijn de tarieven geïndexeerd. In Wallonië zijn de tarieven echter plots fors opgetrokken, zonder enige vorm van debat in het Waals Parlement. Een standaardcontrole van een wagen kost in Brussel en Vlaanderen 33 euro. In het Waals Gewest is dat nu opgetrokken tot 48 euro. Dat is toch een groot verschil. Een standaardcontrole van een bestelwagen kost in Brussel en Vlaanderen 37,20 euro. In het Waals Gewest is dat nu opgetrokken tot maar liefst 62 euro. Dezelfde autokeuring is in dit geval bijna 70 % duurder in Wallonië dan in de rest van het land.

De prijsverschillen lopen dus hoog op waardoor we wellicht een concurrentiestrijd zullen krijgen tussen de keuringscentra onderling. Het staat namelijk vrij om vanuit Wallonië de wagen in Vlaanderen of Brussel te

laten keuren en omgekeerd. Dit zal leiden tot keuringstoerisme, bijvoorbeeld vanuit Gellingen naar Brakel, een keuringsstation op de taalgrens dat hierdoor overbevraagd zal worden.

Hoe kijkt u naar de verschillende prijszettingen in de Gewesten voor exact dezelfde service? Is dit geen lastenverhoging van de Waalse regering op kap van de automobilist?

Hoe kunnen de autokeuringscentra zich goed organiseren indien de centra elkaar gaan beconcurreren met verschillende tarieven? Hanteren de keuringscentra niet beter één prijszetting voor heel het land?

Een autokeuringsattest is geldig in heel België. Waarom is dit dan een gewestelijke bevoegdheid? Welk voordeel is hieraan verbonden?

Is het in de toekomst mogelijk dat één of twee Gewesten strengere milieunormen of andere technische normen gaan hanteren voor het afleveren van een groene kaart geldig voor het hele land?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, uw vier vragen over de prijs van de technische keuring en de autokeuringsattesten vallen onder de bevoegdheid van de Gewesten, volgens de zesde staatshervorming. Ik nodig u uit mijn gewestelijke collega's te vragen wat de rechtvaardiging is voor deze prijsverschillen. Ik kan mij voorstellen dat er verschillende redenen kunnen zijn, zoals het aantal gecontroleerde punten of de algemene kwaliteit van de dienst, maar het is niet aan mij om te zeggen of het gepast is of niet.

In verband met uw laatste vraag, over de milieunormen en andere technische normen, de federale Staat is bevoegd om de technische eisen waaraan een voertuig moet voldoen, op te stellen. Deze technische normen komen meestal uit Europese wetgeving. Ik zie dus geen risico dat er verschillende keuringsnormen komen op dit vlak.

11.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is een absurde situatie dat er zo'n grote verschillen zijn in de verschillende landsgedeelten. Stel u voor dat men morgen begint met verschillende prijzen voor treintickets. Ik vind dat een heel absurde situatie.

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

De **voorzitter**: We komen aan de samengevoegde vragen nr. 55013216C van de heer Van den Bergh en nr. 55013542C van mevrouw Buyst over "de speedpedelecs in de wegcode". Mevrouw Buyst is afwezig.

11.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega Buyst had haar vraag van thuis uit ook graag gesteld. Aangezien dat vandaag niet mogelijk is, stel ik voor om de vragen uit te stellen.

11.05 Minister **Georges Gilkinet**: Ik had een zeer interessant antwoord, maar we zullen op mevrouw Buyst wachten.

12 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houding van Infrabel en de NMBS m.b.t. de aanleg van een fietssnelwegennetwerk" (55013220C)**
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houding van Infrabel en de NMBS m.b.t. de aanleg van een fietssnelwegennetwerk" (55014019C)**

12 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La position d'Infrabel et de la SNCB face à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides" (55013220C)**
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La position d'Infrabel et de la SNCB face à la création d'un réseau de pistes cyclables rapides" (55014019C)**

12.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, op 4 juni 2020 keurde de Kamer een voorstel van resolutie goed van mijzelf betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van fietssnelwegen. Deze werd toen goedgekeurd met een zeer ruime meerderheid van 149 stemmen op 150, als ik het mij goed herinner, slechts 1 collega onthield zich. Deze goedkeuring ligt reeds ettelijke maanden achter ons.

U bent in oktober aangetreden reeds een vijftal maanden geleden. Ik vroeg mij af of u reeds aan de slag gegaan bent met de uitvoering van deze resolutie.

Hebt u contact opgenomen met de NMBS en Infrabel hieromtrent? Worden er stappen gezet?

Heeft Infrabel zijn beleid inzake het sluiten van overwegen ter zake aangepast? Hoe zit dat bij de NMBS?

Heeft Infrabel ondertussen nog akkoorden gesloten met lokale overheden in functie van de sluiting van overwegen, rekening houdend met de vragen uit de resolutie, specifiek dat het niet langer de bedoeling mag zijn om dossiers van fietssnelwegen aan te grijpen om lokale overheden aan te sporen tot sluiting? Zijn er intussen nog dergelijke beheersakkoorden met de lokale besturen afgesloten? Zo ja, welke?

12.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de resolutie werd inderdaad in deze commissie goedgekeurd en werd reeds toegelicht door mijn collega Roggeman. De resolutie vroeg ook om deze aanbeveling bindend te verankeren in de nieuwe beheerscontracten van respectievelijk Infrabel en NMBS. Tot op heden zijn die er nog niet, dus daarover heb ik zo dadelijk ook een vraag. Graag had ik toch wat extra duiding gekregen.

Gemeentebesturen en provincies zijn volop aan de slag om nieuwe fietssnelwegen of fietsostrades te realiseren, zo ook in mijn gemeente. Van een welwillende houding van Infrabel is er jammer genoeg weinig sprake. Zowel ikzelf als collega-burgemeesters en andere lokale besturen worden eerder geconfronteerd met een overheidsbedrijf dat afwijzend en niet heel welwillend is.

Zo kan er in vele gevallen voor Infrabel pas een akkoord bereikt worden als gemeenten akkoord gaan met de volledige streefbeeldstudie. Dat is een streefbeeld waar gemeentebesturen het vaak moeilijk mee hebben gezien de zware impact van de afschaffing van lokale overwegen. De houding van Infrabel komt de realisatie van fietssnelwegen niet ten goede.

Hoewel de provincies en gemeenten volop werk willen maken van aangename fietssnelwegen, staan onze overheidsbedrijven fors op de rem.

Wat vindt u van de houding van Infrabel en de NMBS? Welke initiatieven hebt u genomen bij Infrabel om een vlotte realisatie van de fietssnelwegen te bekomen? Zult u afspraken maken met Infrabel over de wijze waarop zij samenwerken met lokale besturen bij het aanleggen van fietsostrades? Welke initiatieven zult u nemen in afwachting van het nieuwe beheerscontract?

12.03 Minister Georges Gilkinet: Mijn antwoord is lang, want het is een belangrijk onderwerp.

Mevrouw Verhaert, mijnheer Roggeman, de resolutie die u samen hebt ingediend met onder andere mijnheer Vandenbroucke en Van den Bergh is mij goed bekend.

Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat de federale Staat, de Gewesten en de gemeenten de handen in elkaar moeten slaan om zoveel mogelijk mensen aan het fietsen te krijgen. In België worden nog altijd te veel korte en middellange ritten met de auto gemaakt. Mits de juiste omkadering en de juiste infrastructuur zouden die ritten met de fiets kunnen worden gedaan. Dat is duurzamer en gezonder, en dat geldt zowel voor de verplaatsingen voor het werk als die voor het plezier.

U weet het misschien niet maar ik ben ook een groot fietsliefhebber, in mijn vrije tijd maar ook voor professionele verplaatsingen. Ik kan dus uit persoonlijke ervaring getuigen dat de fiets een ongelooflijk prettig vervoersmiddel is. Het doet mij dan ook veel plezier dat het regeerakkoord de ontwikkeling van de fietssnelwegen als een prioritaire investering ziet.

De NMBS deelt mij mee dat ze al jaren actief meewerkt aan de uitbouw van de fietsinfrastructuur, in het hele land maar vooral in Vlaanderen. Ze wil dan ook graag meewerken waar ze kan. De NMBS krijgt momenteel heel wat vragen vanuit het Gewest, de provincies en de gemeenten. Het gaat dan om de vraag voor de aankoop van een terrein, de aanleg van fietsinfrastructuur of bijvoorbeeld het afsluiten van een concessie.

Het klopt dat de belangen van de verschillende partijen daarbij niet altijd gelijklopen. Daarom heeft de NMBS contacten gelegd met het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken met het oog op een aanspreekpunt en een strategie. Dat was reeds het geval in Wallonië, waar al sinds vele jaren een netwerk

van RAVeL's wordt ontwikkeld met het Waals Gewest als enige aanspreekpunt.

Er is ook een visie voor de betreffende grond- en erfpachtovereenkomst.

Infrabel deelt mij mede sterk te geloven in de complementariteit van fiets en trein. Infrabel werkt dan ook nauw samen met onder meer de provincies, de Gewesten en gemeenten. Het stelt bijvoorbeeld ruimte ter beschikking, bouwt fietstunnels en stelt zijn plannen voor overwegen af op de fietsnetwerken.

In dat opzicht heeft Infrabel bijvoorbeeld een samenwerkingsovereenkomst en een periodiek overleg met de provincie Oost-Vlaanderen. Samenwerking in actuele dossiers bestaat ook in de andere provincies. Die samenwerking verloopt positief en constructief en wordt dan ook voortgezet. Waar mogelijk zullen nog meer synergieën worden gezocht. Dat was het antwoord van Infrabel over overwegen en lokale dossiers.

Mijnheer Roggeman, in antwoord op uw vragen over het sluiten van overwegen en de link met fietssnelwegen deelt Infrabel mij mede dat de kosten nationaal vastgelegde standaardkosten zijn die Infrabel aanrekenet voor de bezetting van haar gronden.

Het aanleggen van fietssnelwegen langsheen een spoorlijn heeft een impact op de veiligheid van een overweg. Er wordt immers extra verkeer langs of over de spoorlijn gecreëerd. Door de specifieke situatie ter plekke is een goede afstemming op het vlak van veiligheid noodzakelijk. Een veilige kantwissel van een fietssnelweg dient bijvoorbeeld sowieso via een tunnel of brug te gebeuren.

Om een veilige infrastructuur te kunnen garanderen, zoekt men ook steeds naar een afstemming op elkaar van verschillende programma's. Voor locaties waarover er nog geen akkoord is, wordt verder ingezet op overleg.

Ondanks de coronapandemie werd een grote vooruitgang geboekt in verschillende streefbeeld dossiers. Dat is het geval in onder meer Deinze, Lokeren, Evergem, Oosterzele, Geel en Lommel. Er werden meerdere akkoorden bereikt over het volwaardige mobiliteitsalternatief of over specifieke overwegen. Een principeakkoord is echter maar een eerste stap. Zodra de epidemie voorbij is, wil Infrabel opnieuw volop infomarkten organiseren. Verbeteringen aan het voorstel van Infrabel en de gemeente kunnen op die manier door burgers en de buurtbewoners worden aangebracht.

Infrabel wil overeenkomsten sluiten met alle gemeenten die een fietsweg op hun domein wensen aan te leggen en waarbij de veiligheid of de doorstroming mogelijks een impact ondervindt. In ruim 75 % van de dossiers werd daarvoor al een voorstel van streefbeeld voorgelegd. In onder meer Bilzen, Berlaar, Hoeselt, Wezemaal, Sint-Niklaas, Deinze, Waver, Bierges en Doornik lopen daartoe initiatieven.

Er is echter altijd ruimte voor verbetering. Infrabel en de NMBS kunnen zelf geen fietssnelweg aanleggen, maar zij zullen, kunnen en willen de aanleg door anderen wel vergemakkelijken, natuurlijk in de mate van het mogelijke.

Mijn administratie, de FOD Mobiliteit, heeft dan ook overleg opgestart met de NMBS en Infrabel om te bekijken hoe we de aanleg van fietssnelwegen kunnen faciliteren. Mijn kabinet heeft daarnaast regelmatig overleg met de kabinetten van de gewestelijke collega's om hun werk in verband met fietssnelwegen onder andere op het vlak van samenwerking met Infrabel en de NMBS te vergemakkelijken.

12.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind het super dat u het belang van de resolutie volledig onderschrijft en ik heb aandachtig geluisterd naar uw antwoord, waarvan het grootste deel natuurlijk aangeleverd is door Infrabel zelf. In dat antwoord beklemtoont het zijn goede wil ten opzichte van de projecten voor fietssnelwegen maar als schepen in Dendermonde moet ik vaststellen dat de praktijk op het terrein soms anders is. Ik verneem dat trouwens ook van heel wat andere gemeenten.

De aanleg van fietssnelwegen wordt soms aangegrepen door Infrabel om gemeenten expliciet voor het blok te zetten. Die projecten kunnen dan alleen worden uitgevoerd op voorwaarde dat een aantal overwegen gesloten wordt. Ik stel vast dat Infrabel zijn welwillendheid beklemtoont, maar het is belangrijk om dat te toetsen aan de realiteit.

Ik wil dan ook graag uw aandacht vragen voor het feit dat Infrabel soms anders handelt dan het beweert. Inzake het sluiten van die overwegen heeft het uiteraard eigen bedrijfsdoelstellingen, iets wat ik zeker kan

plaatsen. De resolutie is echter duidelijk, de Kamer vraagt Infrabel om de fietssnelwegen niet langer te gebruiken als pressiemiddel voor de aanpassing van overwegen en geen buitensporige bezettingsvergoedingen meer te vragen. In uw antwoord verdedigt het die vergoeding nog steeds, wat ik betreurt. Ik wil daarvoor wel uw aandacht vragen. De realiteit is natuurlijk dat dat ten opzichte van Infrabel als autonoom overheidsbedrijf moeilijk afgedwongen wordt, zolang er geen nieuw beheerscontract op tafel ligt. Het is hier al vaker ter sprake gekomen, maar als wij nog bijkomende redenen zoeken om zo snel mogelijk een nieuw beheerscontract met Infrabel en de NMBS te sluiten, dan hebben we er hier nog eentje gevonden.

12.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik moet mij aansluiten bij mijn collega Roggeman, wanneer hij zegt dat de goedkeuring van het streefbeeld en het afsluiten van overwegen gehanteerd of zelfs misbruikt wordt om fietspaden of zelfs fietsstrades te realiseren. Daarom denk ik dat het heel belangrijk is dat de bepalingen in de resolutie mee worden opgenomen in de beheersovereenkomst. U fietst graag en ikzelf ook. Om te fietsen, is er veilige en voldoende infrastructuur nodig. Ik hoop dan ook dat Infrabel op het terrein een andere houding aanneemt.

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

13 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Extra budget uit het Europese relanceplan voor havenspooren" (55013224C)
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De federale verdeling van het Europese relancegeld" (55013600C)
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De 60/40-verdeelsleutel bij het coronarelaceplan" (55013732C)
- **Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het Europese relancegeld voor Kempense spoorprojecten" (55013975C)
- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het havengerelateerde budget uit het Europese relanceplan voor het goederenvervoer per trein" (55013987C)

13 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Un budget supplémentaire issu du plan de relance européen pour les voies portuaires" (55013224C)
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La répartition du budget européen de relance" (55013600C)
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La clé de répartition 60/40 dans le cadre du plan de relance coronavirus" (55013732C)
- **Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le budget européen de relance pour des projets ferroviaires en Campine" (55013975C)
- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le budget du plan de relance de l'UE pour le fret ferroviaire au niveau portuaire" (55013987C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal mijn beide vragen samen toelichten.

Uit het Europees relancefonds hebt u 477 miljoen euro opgeëist om te investeren in de verdere uitbouw van de havenspooren in het bijzonder. Volgens eerder gepubliceerde persberichten heeft u aan de heer Dermine een gedetailleerd overzicht bezorgd van de verdeling van die middelen per spoorproject. Kan u die lijst ook aan de Kamercommissie bezorgen?

Hoe is de samenstelling van de prioriteiten en de selectie van de projecten tot stand gekomen? Hebt u daarover overleg gepleegd met andere partners, in het bijzonder de havenbesturen en lokale overheden, maar nadrukkelijk de Gewesten? Zij maken hun spoorprioriteiten al jaar en dag aan ons kenbaar. Hebt u daarmee rekening gehouden? Hebt u de gewestelijke overheden betrokken bij die beslissing? Zullen die gelden ook gebruikt worden om de veiligheid van overwegen in havengebieden te verbeteren? Zo ja, waar worden werken gepland?

Bij de communicatie over de verdeling van de middelen en het federale coronarelaceplan in het algemeen viel het op dat de eerste minister communiceerde dat de 60/40-verdeelsleutel die normaal gezien toegepast

wordt voor de spreiding van spoorinvesteringen in dit dossier niet toegepast zou worden bij deze verdeling. Dat werd later in de Kamercommissie tegengesproken door de heer Dermine. Hij was daar vrij expliciet over en zei dat de 60/40-verdeelsleutel wel toegepast zou worden. Zal er al dan niet een 60/40-verdeling worden toegepast?

13.02 Frank Troosters (VB): *Recent raakte bekend dat de federale overheid 1,25 miljard euro zou ontvangen van het Europees relancefonds. Volgens een artikel in De Morgen op 21 januari jl. zou minister Gilkinet van deze gelden 477 miljoen euro opeisen om te investeren in de havensporen van de havens in Zeebrugge, Antwerpen, Gent en Luik. Intussen raakte bekend dat de regering slechts 365 miljoen euro reserveert voor de modernisering van het spoornet en voor het verbeteren van de spoorprestaties.*

Kan de minister bevestigen dat hij ruim 100 miljoen euro minder zal ontvangen dan het bedrag dat hij gevraagd heeft: dus 'slechts' 365 miljoen euro om te investeren in heel het spoornet in plaats van 477 miljoen euro om enkel en alleen maar te investeren in de havensporen?

Wat zal de weerslag zijn op de geplande investeringen in de havensporen?

Welke investeringsprojecten in havensporen liggen reeds vast? Locatie, tijdstip, bedrag?

Heeft de minister hierover al overlegd gepleegd met de gewestelijke en lokale overheden? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zal dit alsnog gebeuren?

13.03 Yoleen Van Camp (N-VA): *Op vrijdag 29 januari is de federale regering het eens geraakt over een lijst met projecten die ze wil laten financieren door het Europese relancefonds. Een deel daarvan zal, dixit premier De Croo, ingezet worden voor "de modernisering van het spoor". Ik had graag geweten wat dit concreet zal betekenen voor de Kempense spoordossiers. Zoals u weet hinken wij in de Kempen, nochtans een belangrijke regio met 500.000 inwoners, zwaar achterop qua investeringen in de spoorinfrastructuur.*

Zullen er, dankzij het budget uit het Europese relancefonds, extra projecten van NMBS en/of Infrabel in de Kempen gefinancierd en gerealiseerd kunnen worden? Indien zo, dewelke?

Heeft dit extra budget invloed op de bestaande projecten/vragen die er zijn vanuit de Kempen? Kunnen sommige dossiers in een stroomversnelling komen hierdoor? Ik denk aan de ontduubeling van het spoor tussen Herentals en Turnhout, de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals en de renovatie van het station van Herentals?

13.04 Pieter De Spiegeleer (VB): *De verdeling van het Europese relancefonds heeft voor ons land 477 miljoen euro van de gehele pot opgeëist om te investeren in de verdere uitbouw van de haveninfrastructuur ter bevordering van het goederenvervoer. Op deze manier wil u de havens – of toch een groot deel ervan – in ons land, onder andere Antwerpen, Gent, Luik en Zeebrugge versterken door haar ontsluiting per goederenspoor te verbeteren.*

Waarom wordt de haven van Oostende niet vermeld? Waarom wordt de haven van Brussel niet vermeld? Wat is de verdeelsleutel, per haven, en hoe wordt deze berekend?

Naar welke concrete projecten zullen deze investeringen dienen te gaan?

Heeft er overleg plaatsgevonden met de betrokken havenbesturen, Gewesten, lokale overheden, vrachtoperatoren en/of middenveldorganisaties die betrokken zijn bij de "operaties" op het terrein? Indien ja, wat was/waren de resultaten van dergelijke overleggronde(s)? Indien niet, staan dergelijke overleggronde gepland? En op welke termijn?

13.05 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, dames en heren, eind januari bereikte de federale regering een eerste akkoord over het Europese Plan voor Herstel en Weerbaarheid, met sterke ambitie voor het klimaat. Ik ben verheugd dat meer dan 50 % van de Belgische projecten die bij de Europese Unie zullen worden ingediend, deel uitmaken van de greendealdynamiek.*

Van de federale enveloppe van 1,25 miljard euro heeft de Belgische regering gevraagd 365 miljoen euro uit te trekken voor de modernisering van het spoor. Het laatste voorstel van de federale regering omvat acht fiches, verdeeld over drie categorieën voor dit totaalbedrag van 365 miljoen euro. Deze projecten werden

geselecteerd op basis van de twee door Europa opgelegde criteria, digitaal en klimaat, en de prioriteiten van het regeerakkoord. De fiches omvatten de investering van het plan Boost 21 en zijn in overeenstemming met dit plan.

Deze 365 miljoen euro wordt als volgt verdeeld.

De eerste categorie betreft investeringen in spoorweginfrastructuur, voor 275 miljoen euro. De havens van ons land vallen onder deze categorie. Dit was een sterke vraag van de sector en is volledig in overeenstemming met de ambitie van het regeerakkoord om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. De modernisering van de spoorwegas Brussel-Luxemburg is ook een belangrijk onderdeel van deze categorie, net als de verbetering van de doorstroming van het treinverkeer in Brussel.

De tweede categorie betreft openbaar vervoer, voor 75 miljoen euro.

De derde categorie betreft *smart mobility*, voor 15 miljoen euro, met name voor de digitalisering van tickets.

Zoals u weet heeft deze regering een reeks projecten ingediend ter waarde van 1,6 miljard euro, of 130 % van het totaal door Europa toegekende bedrag. De totale federale lijst van projecten zal derhalve worden herzien. Sommige ervan zullen niet worden weerhouden. Niettemin zal ik, gezien het belang van herinvesteringen voor het spoor, er bij mijn regeringscollega's voor pleiten deze projecten in de definitieve enveloppe voor Europa te houden.

Over de concrete projecten die dankzij deze enveloppe zullen worden uitgevoerd, zal ik pas mededeling kunnen doen wanneer de definitieve keuze door de Europese Commissie bekend zal zijn.

Het spoor is immers een oplossing voor de toekomst van België en Europa. Telkens weer ben ik vastbesloten om er de ruggengraat van de mobiliteit in België van te maken. Dit is nog maar het begin. Laten we blijven investeren in de trein.

13.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb op geen enkele vraag een concreet antwoord gekregen, maar ik begrijp dat die verdeling nog niet definitief is en dat er nog heel wat onzekerheid is.

Ik meen ook begrepen te hebben dat u die selectie niet in overleg met de Gewesten hebt gemaakt. Omdat de finale beslissing nog moet worden genomen, lijkt het mij wel interessant om dit thema ook eens voor te leggen op het Overlegcomité en ook daar eens de velen te stemmen en de prioriteiten van de Gewesten te aanhoren met het oog op de keuze die nog moet worden gemaakt.

Ik begrijp ook dat de impact op de 60/40-verdeling nog niet duidelijk is. Het lijkt mij vreemd dat staatssecretaris Dermine toch communiceerde dat het gehandhaafd zou worden. In elk geval hoeft die 60/40-verdeelsleutel voor ons niet gehandhaafd te blijven, mijnheer de minister. Ik denk dat dit een instrument is dat in de praktijk vooral de wafelijzerpolitiek over het spoor in stand houdt.

Ik wil er wel op wijzen dat dit ook contraproductief is voor de belangen van de reizigers. Als men kijkt waar het reizigersverkeer zich afspeelt, is dat grotendeels in Vlaanderen. Men zou dan eerder naar een 65/35-verhouding moeten gaan. Deze sleutel werkt in het nadeel van de reiziger en Vlaanderen, en is op die manier ook een verdoken transfer naar Wallonië.

Als dat kan verdwijnen, voor ons geen probleem, maar dan graag wel proportioneel a rato van het aantal reizigers dat daadwerkelijk het treinverkeer gebruikt. Het is tot slot de bedoeling dat wij de reizigers en pendelaars zo goed mogelijk trachten te helpen door middel van onze dienstverlening.

13.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Wat betreft de uitlatingen van collega Roggeman over de verdeelsleutel, kan ik mij enkel maar bij hem aansluiten. Ik begrijp ook dat er voor de rest wel heel weinig concreet is. Ik mag hopen dat er voldoende aandacht zal zijn en voldoende middelen zullen worden vrijgemaakt voor twee items die ik heel belangrijk vind: de toegankelijkheid en de veiligheid op het spoor. Voor de rest laat ik het antwoord over aan mijn goede collega De Spiegeleer.

13.08 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, u stak daarnet de loftrumpet over onze verwijzing naar de schriftelijke vraag. Misschien had ik mijn vraag beter letterlijk gesteld, want zoals mijn voorgangers al zeiden, was het wat vissen naar de antwoorden. Het was weinig concreet. Ik begrijp enigszins dat exacte cijfers en percentages nog niet kunnen worden gegeven, maar uw antwoorden waren toch wel zeer vaag, mijnheer de minister. Dat verontrust mij wel een beetje voor de toekomst. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De goederencorridor tussen Dendermonde en Lebbeke" (55013283C)

14 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le corridor de fret ferroviaire entre Termonde et Lebbeke" (55013283C)

14.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Infrabel werkt aan de uitbreiding van de goederencorridor tussen Dendermonde en Lebbeke. Infrabel plant extra wijksporen aan te leggen aan de noordzijde van spoorlijn 53 en dit over een afstand van twee kilometer, namelijk van aan de Mandekensstraat tot voorbij de Hullekensstraat. Hierbij wordt rekening gehouden met een mogelijk positief antwoord in de studie over de heropwaardering van spoorlijn 52. Uitbreiding blijkt buiten het stedelijke gebied van Dendermonde al niet makkelijk te zijn en nu wenst Infrabel een uitbreiding te doen in de bebouwde kernen.*

Deze onduidelijkheid brengt me tot het stellen van de volgende vragen.

Wat is het doel van deze goederencorridor? In welk beleidsplan kadert dit?

Vindt u het een verstandige beleidskeuze om goederencorridors door woonkernen aan te leggen?

In hoeverre kan de benodigde nieuwe infrastructuur overlappen met de benodigde rails voor de heractivering van spoorlijn 52? Vereisen beide projecten afzonderlijke railinfrastructuur?

In de Kamercommissie van 20 januari 2021, kon u niet vertellen of er al dan niet voldoende ruimte was om de drie aangehaalde projecten naast elkaar aan te leggen, aangezien het onderzoek naar de comptabiliteit voor deze drie projecten nog lopende is.

Hoeveel plaats is er nodig voor de aanleg van de fietssnelweg? Hoeveel plaats is er nodig voor de uitbreiding van de wijksporen? Hoeveel plaats is er nodig voor de heropstart van lijn 52? Hoe breed is de strook die Infrabel ter beschikking heeft naast de sporen om deze projecten te realiseren? Zal er, in het geval dat er te weinig ruimte is voor drie projecten op de bestaande eigendommen van Infrabel, overgegaan worden tot onteigeningen in de buurt? Wat is het totale budget voor de goederencorridor en de Dendermondse uitwijksporen in het bijzonder? Houdt Infrabel bij het opstellen van dit budget ook rekening met mogelijke onteigeningen? Zo ja, hoeveel budget wordt hiervoor voorzien?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, Infrabel deelt mij mee dat de bouw van deze uitwijksporen noodzakelijk is met het oog op de Europese norm. Deze houdt in dat de goederentreinen met een lengte tot 740 meter ontvangen moeten kunnen worden op het Belgische spoornet.

Dit project maakt ook deel uit van de spoorprioriteiten die door het Vlaams Gewest naar voren geschoven werden.

De compatibiliteit tussen dit project en de reactivering van spoorlijn 52 zal steeds bewaard worden. Het ene project mag geen hypotheek leggen op het andere. De aanpassingen aan de infrastructuur en een eventuele overlapping zullen het voorwerp uitmaken van verdere studies.

Zoals in de vorige vergadering van deze Kamercommissie aangehaald werd, wordt dit verder onderzocht. De studie loopt nog volop. Een dwarsprofiel met de verschillende infrastructuren zal opgemaakt worden.

Onteigeningen zullen op bepaalde plaatsen nodig zijn. Infrabel plant haar studie echter zo dat de onteigeningen tot een minimum herleid worden.

De goederencorridors maken deel uit van het strategische meerjareninvesteringsplan. Hierin is 14 miljoen euro bestemd voor de aanleg van goederencorridors. Twee locaties worden thans weerhouden: Lokeren en

Dendermonde. Een meer gedetailleerde raming voor Dendermonde zal opgemaakt worden bij de detailstudie.

14.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw toelichting. Ik kijk reikhalzend uit naar de resultaten van die studie. Weet u toevallig wanneer die resultaten van de bijkomende studie verwacht worden?

14.04 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb die info niet, maar u kunt altijd een nieuwe mondelinge vraag indienen, of een schriftelijke vraag indienen.

14.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Oké. Wordt vervolgd. Dank u wel.

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

15 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De psychologische testen van Certirail" (55013285C)**

15 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tests psychologiques de Certirail" (55013285C)**

15.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Treinbestuurders hebben een grote verantwoordelijkheid, aangezien zij dagelijks instaan voor het vervoeren van duizenden reizigers. In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 2177 (uit 2017) staat te lezen dat 90% van de seinvoorbijrijdingen te wijten is aan een menselijke fout.*

HR-rail staat door middel van Certirail in voor de psychologische testen van de personeelsleden en in het bijzonder van treinbestuurders. Deze testen zijn nodig om de veiligheid van de passagiers te kunnen blijven waarborgen.

Dit brengt me tot het stellen van de volgende vragen.

Graag een gedetailleerd overzicht van het aantal niet-geslaagden voor deze testen de afgelopen vijf jaren met opsplitsing naar beroepscategorie; anciënniteit; geslacht en eerdere meldingen over het personeelslid in kwestie?

Wat gebeurt er met de personen die niet slaagden voor de testen die door Certirail worden uitgevoerd? Graag een gedetailleerd overzicht van de gevolgen voor de niet-geslaagden van de voorbije vijf jaren.

Welke initiatieven nemen de HR-afdelingen van Infrabel/NMBS en HR-rail om het welzijn van haar personeelsleden te verbeteren? Welke mogelijkheden ziet u hierin voor de toekomst?"

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u voor uw vraag, mijnheer Roggeman.

Ik wil u graag erop wijzen dat het voor u, noch voor uw collega's, noch voor mijzelf, noch voor de tolken aan te raden is dergelijke gedetailleerde vragen mondeling te stellen. Dat gebeurt beter schriftelijk. Een Excel-tabel mondeling declameren is niet ideaal. Ik stel dan ook voor dat u uw vragen naar een gedetailleerd overzicht schriftelijk indient.

Ik kan u wel meedelen dat ik het welzijn van onze spoormedewerkers hoog in het vaandel draag. De spoorbedrijven garanderen mij bovendien dat zorg dragen voor alle medewerkers een topprioriteit is. Ik geef u een niet-exhaustieve lijst van initiatieven van de hr-afdelingen van Infrabel, de NMBS en HR Rail.

Ten eerste, een globaal preventieplan en jaarlijkse actieplannen met relevante en realistische verbeteringsprogramma's.

Ten tweede, een psychosociale risicoanalyse van het voltallige personeel, op gepaste tijdstippen.

Ten derde, het optimaliseren van het beleid op basis van die analyse.

Ten vierde, gezondheidsbevordering aan de hand van het energieprogramma.

Ten vijfde, stress- en burn-outcoaches die individuele trajecten opzetten voor medewerkers.

Infrabel, de NMBS en HR Rail beschikken daarnaast ook over vertrouwenspersonen waar elke medewerker terecht kan voor ondersteuning bij psychosociale risico's op het werk. Uiteraard kunnen alle medewerkers van de Belgische spoorwegen daarvoor ook terecht bij de externe preventiedienst IDEWE.

15.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister

Het is belangrijk dat de talrijke hr-afdelingen van ons spoorwezen inzetten op preventie. Van een bedrijf als de NMBS, met nota bene een eigen aparte hr-joint venture, mogen wij toch verifiërende en effectieve initiatieven verwachten om het welzijn en welbevinden van het personeel te bevorderen.

Wat het aanleveren van de gegevens betreft, verwijst u naar de mogelijkheid om een schriftelijke vraag in te dienen, maar ik wil er u toch op wijzen dat ook u de mogelijkheid hebt om die gegevens gewoon hier ter plaatste in de vorm van een tabel ter beschikking te stellen van de diensten en die in te dienen bij het secretariaat. U weet dat zeer goed, want wij hebben in het verleden al goed kunnen samenwerken. Ik zou er niets op tegen hebben om dezelfde gegevens via schriftelijke vragen te verkrijgen, ware het niet dat de termijn van heel wat schriftelijke vragen spijtig genoeg overschreden wordt, zelfs in die mate dat sommige schriftelijke vragen gewoon vervallen. U laat mij geen keuze. Ik zal de gevraagde gegevens via een schriftelijke vraag proberen te verkrijgen, maar ik vind het jammer dat wij op die manier dubbel werk moeten doen. Ook voor de mensen van uw kabinet is het weinig zinvol dat wij elkaar opzadelen met de herhaling van meer van hetzelfde, maar als dat de weg is die u verkiest, dan zal ik die bewandelen.

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

16 **Samengevoegde vragen van**

- **Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het spoorproject Rail Ghent Terneuzen" (55013292C)**
- **Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorweg Gent-Terneuzen (L204)" (55014047C)**
- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. lijn 204 Gent-Terneuzen" (55014340C)**

16 **Questions jointes de**

- **Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ferroviaire Rail Ghent Terneuzen" (55013292C)**
- **Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Gand-Terneuzen (L204)" (55014047C)**
- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne la ligne 204 Gand-Terneuzen" (55014340C)**

16.01 **Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer de minister, ik leg graag een onderwerp op tafel dat u de komende jaren nog meermaals zult tegenkomen. Het gaat over de noodzakelijke investeringen in de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen en in het hele gebied van North Sea Port.

Op 11 juni 2020 keurden we in de Kamer de resolutie goed, waarin we de federale regering verzochten om "met de Nederlandse regering tot een gemeenschappelijke visie te komen over het grensoverschrijdende spoornetwerk voor goederen en personen in de kanaalzone Gent en Terneuzen."

Ondertussen zijn er al stappen gezet en circuleert er een Intentieverklaring Rail Ghent Terneuzen (RGT), met als doel afspraken te maken tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, de gemeente Terneuzen, Infrabel, het Nederlandse Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken, North Sea Port, ProRail, de provincie Oost-Vlaanderen, de provincie Zeeland en de stad Gent over infrastructurele maatregelen in functie van de realisatie van het spoorproject Rail Ghent Terneuzen. Ik weet dat de stad Gent het al heeft goedgekeurd. Ik was namelijk aanwezig in de gemeenteraad waarop we dat hebben bevestigd.

De bedoeling van dat project is om het havengebied langs twee lijnen te ontsluiten met een robuust spoornetwerk dat een duurzame groei van het North Sea Port district moet verzekeren. De totale kosten worden geraamd op 200 miljoen euro, volgens de Intentieverklaring fiftyfifty te verdelen tussen de Belgische

en Nederlandse partners, en dan moet er aan Belgische kant tussen de Belgische partners onderling worden beslist wie welke kosten draagt en wanneer.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Hebt u de Intentieverklaring Rail Ghent Terneuzen ondertekend? Uw handtekening is immers cruciaal.

Hebt u dit project RGT voorgedragen als prioritair investeringsproject in het kader van de besteding van de Europese relancemiddelen? Kunt u al meedelen in welk budget u voor dit project voorziet, of ziet u andere financieringsmogelijkheden?

Is het principeel akkoord tussen de federale overheid, de Vlaamse overheid en Infrabel over de reservering van 10,8 miljoen euro voor de aanleg van spoorkokers ter hoogte van Zelzate in het kader van het project R4WO al omgezet in een uitvoerend samenwerkingsakkoord? Blijft het afgesproken bedrag van 10,8 miljoen euro onveranderd?

Ten slotte, welke andere concrete projecten hebt u ingediend bij staatssecretaris Dermine om te zorgen voor een betere ontsluiting van de havens? Welke budgetten zijn gekoppeld aan die projecten? Wat is de timing van die projecten? Ik heb uit eerdere antwoorden op vragen van collega's begrepen dat u niet zult antwoorden op die laatste vraag, maar als u mij heel concreet kunt antwoorden op de eerste drie vragen maakt u van mij een gelukkig man.

16.02 Jan Briers (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn goede collega Joris Vandenbroucke heeft het project Rail Ghent Terneuzen perfect samengevat, dus ik kan mij beperken tot enkele aansluitende vragen.

Het is u ongetwijfeld niet onbekend dat die spoorlijn een onmisbare schakel wordt in de Schelde-Seineverbinding over het water. Het Kanaal Gent-Terneuzen zal een cruciale schakel vormen in de verbinding Rotterdam-Parijs en – dit zal u zeker genoeg doen – op die manier worden jaarlijks duizenden vrachtwagens van de weg gehaald naar het spoor en naar het water. Het is opnieuw een belangrijke bijdrage tot onze mobiliteit en ons klimaat.

Terwijl wij hier die resolutie bespreken, fuseerde de Antwerpse haven met de haven van Zeebrugge. Nu ligt er net een reservatiestrook voor een spoorlijn Zeebrugge-Antwerpen, die de spoorlijn L204 kruist. Dat zal ongetwijfeld nog meer bijdragen – ik ben ervan overtuigd dat die spoorlijn er komt, al beseft men dat in Zelzate nog niet zo goed – tot die nieuwe verbinding.

Onze resolutie werd unaniem goedgekeurd in de plenaire vergadering. In deze commissie voor Mobiliteit werd de resolutie op acht minuten tijd voorgesteld en unaniem goedgekeurd. De commissievoorzitter herinnert zich dat zeker nog.

Mijnheer de minister, wat houdt u tegen om die onontbeerlijke intentieverklaring te ondertekenen? Verwacht u daartoe nog een groter engagement van bepaalde partners? Ziet u die intentieverklaring ook als een engagement tot effectieve uitvoering?

Wie is voor u de centrale coördinator die het hele dossier op de sporen moet krijgen: uw kabinet, de FOD Mobiliteit, Infrabel of North Sea Port?

Binnen het Europees herstellmiddelenfonds Recovery and Resilience Facility mag u 275 miljoen euro – of is het 477 miljoen, dat is me niet duidelijk – besteden. Zult u daarbij voorrang verlenen aan deze spoorontsluiting Gent-Terneuzen, die trouwens ook voor de duurzame ontwikkeling van ons goederenvervoer in het algemeen onmisbaar is?

Niet alleen het goederentransport, maar ook het reizigersvervoer in deze zone brengt ons land en Nederland nog dicht bij mekaar, wat onvoorstelbaar belangrijk is voor de toekomst van een hele regio. U krijgt nu de kans om een cruciale stap te zetten, zeker binnen ons aller klimaatdoelstellingen.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, de heren Vandenbroucke en Briers hebben de algemene toelichting al met veel bravoure gebracht. Zeker de toevoeging van de heer Briers in het kader van de havenfusie Zeebrugge-Antwerpen is inderdaad een zeer interessant nieuw aspect in deze piste, omdat dit de lijn L204 kruist, wat voor heel wat opportuniteiten zorgt.

Mijnheer de minister, wat is de algemene stand van zaken in dit project? Behoort het project L204 tot de door u ingediende projecten bij collega Dermine in het kader van te spenderen Europese relancemiddelen?

Met welke van de vele betrokken partijen werd reeds samen gezeten? Wordt dit overleg op een reguliere basis voortgezet?

Er zijn heel veel betrokken partijen, maar er staat ook heel veel op het spel. Overleg zal dus heel belangrijk zijn.

16.04 Minister **Georges Gilkinet**: De resolutie die de heer Vandenbroucke en de heer Briers over dit thema indienden, samen met de collega's Willaert, Lachaert en Van Bossuyt is mij goed bekend, alsook het feit dat de Kamer zich unaniem voor deze resolutie heeft uitgesproken.

De spoorontsluiting van de havenzone tussen Gent en Terneuzen sluit bovendien aan bij mijn visie over de duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer in België. Het ambitieniveau van de regering is een verdubbeling van het Belgische getransporteerde goederenvolume per spoor tegen 2030. Ik juich dus alle projecten toe die ertoe bijdragen dit doel te bereiken. Door meer goederen per spoor te vervoeren kunnen we vrachtwagens van de weg halen en zo de CO₂-uitstoot in ons land laten dalen. Een betere ontsluiting van North Sea Port is ook goed voor de binnenlandse economie, voor de lokale bedrijven en de circulaire economie. Bovendien is het internationale karakter van dit project een mooi signaal voor grensoverschrijdende samenwerking. Mobiliteit stopt niet aan de grenzen. Ook het spoor moet daarop een antwoord kunnen bieden.

Ik geef een stand van zaken over Rail Ghent Terneuzen.

Zoals u weet vindt er over dit dossier met enige regelmaat op verschillende niveaus overleg plaats tussen de betrokken overheden aan beide kanten van de grens. Aan Belgische zijde zijn dit naast de federale overheid en Infrabel ook het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provincie Oost-Vlaanderen en de stad Gent. Aan Nederlandse zijde zijn dit de gemeente Terneuzen, het Nederlandse ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en de provincie Zeeland. North Sea Port neemt deel als binationale actor.

Op 2 februari heb ik per brief te kennen gegeven dat ik principieel graag inga op de vraag om de intentieverklaring te ondertekenen, mits er aan een aantal voorwaarden werd voldaan. De bedoeling van deze brief is de intentieverklaring op een aantal punten verder te verduidelijken.

In mijn brief onderscheid ik de volgende voorwaarden.

Ten eerste, de verduidelijking dat het in deze fase enkel om een intentie gaat, geen engagement tot effectieve uitvoering. Dit hangt immers af van de resultaten van de geplande studies, de geïdentificeerde key-performance-indicatoren, verdere besluitvorming door de betrokken actoren en de beschikbare financiële middelen.

Ten tweede, een financieel engagement dat verder gaat dan de middelen die nu voorhanden zijn. Twee miljoen euro voor de planuitwerkingsfase kan op dit moment niet worden gegeven.

Ten derde, de gedetailleerde kosten die in de verklaring worden genoemd, zijn louter illustratieve ramingen van mogelijke ontwikkelingspaden die nooit bestuurlijk werden goedgekeurd.

Ten vierde, de regie en governance moeten voor het Belgische deel bij de federale overheid en Infrabel liggen. De rol van North Sea Port ligt op het vlak van coördinatie en samenwerking tussen de partijen.

Tot slot, behoort een capaciteitsstudie over de toegang tot het hoofdspoor in de zone tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters mee geïntegreerd te worden binnen de eerste studies. Dit moet toelaten om de impact op het bestaande net in kaart te brengen. Eventuele nieuwe knelpunten of investeringsnaden die hieruit voortkomen, moeten in voorkomend geval in het project Rail Ghent Terneuzen worden opgenomen. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat eventuele verdere stappen in dit project de ontwikkeling van het personenvervoer in de zone Gent belemmeren.

Ook andere betrokken partijen zoals Vlaanderen hadden een aantal opmerkingen die in dezelfde richting gingen. De gesprekken liepen echter constructief. Voornoemde voorwaarden werden als bijlage bij de intentieverklaring gevoegd en maken hier dan ook integraal deel van uit. Ik kan dan ook meedelen dat de officiële ondertekening van de intentieverklaring voorlopig nog morgen, 24 februari, gepland staat. We wachten op dit moment evenwel nog op de bevestiging van alle betrokken partijen of deze ondertekening kan plaatsvinden. Zo niet zullen we hier de komende maanden constructief verder aan werken.

Mijnheer Vandenbroucke, voor de kosten en de totale kostprijs die u vernoemt, is het belangrijk te onderstrepen dat die kosten louter indicatieve ramingen zijn, die in de huidige fase niet zijn goedgekeurd door de betrokken overheden. De fase van het project die aanvangt na ondertekening van de intentieverklaring is een studiefase. De middelen voor de noodzakelijke studie zijn momenteel reeds ingeschreven. De ondertekening van de intentieverklaring en de uitvoering van de eerste fase hangen dus niet af van de Europese relancemiddelen.

Na afloop van die fase, die een geruime tijd zal duren, zal een evaluatie worden gemaakt van de volgende stappen die eventueel kunnen worden genomen binnen het project. Dat zal onder meer gebeuren op basis van de inhoud van de studies, een aantal objectief vastgelegde parameters en de beschikbare financiële middelen. De bij het project betrokken partijen hebben wel de intentie om gezamenlijk een aanvraag in te dienen voor een Europese bijdrage. Vanwege het grensoverschrijdende karakter maakt het dossier een goede kans.

Voor de relancemiddelen en de verdeling van de middelen uit de faciliteit voor herstel en veerkracht verwijs ik u naar het antwoord dat ik eerder tijdens de huidige commissie mocht geven op vragen van verschillende leden.

Het spreekt voor zich dat de beschikbaarheid van Europese middelen voor bepaalde spoorprojecten meer mogelijkheden creëert voor het inzetten van Belgische middelen voor andere spoorprojecten. In het algemeen kan ik bovendien meegeven dat investeren in het goederenvervoer per spoor nodig is, om onze klimaatdoelstellingen te halen en onze economie te versterken. Een euro investeren in het spoor brengt drie euro op. Bovendien creëren havens zoals die van Antwerpen en Gent tal van niet-delokaliseerbare jobs.

Ten slotte, mijnheer Vandenbroucke, in antwoord op uw vraag over het principiële akkoord tussen de federale overheid, de Vlaamse overheid en Infrabel over de reservering van 10,79 miljoen euro voor het project van spoorlijn 204, zijnde de actualisatieoefening van het uitvoerende samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018, kan ik u melden dat het project vanwege de coronacrisis enige vertraging heeft opgelopen. De werkzaamheden ter zake zijn evenwel opgestart.

16.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, u hebt goed nieuws gebracht met de aankondiging dat de formele ondertekening van die intentieverklaring morgen al kan gebeuren, als alle partijen daar klaar voor zijn. Ik heb begrepen dat u een aantal voorwaarden gesteld hebt en die lijken mij niet onredelijk. Ik hoop dat de ondertekening morgen effectief kan plaatsvinden en dat dit echt de start van het project kan worden.

Ik ben er namelijk van overtuigd dat het project Rail Ghent Terneuzen een enorme economische meerwaarde zal hebben, niet alleen voor de zone rond de North Sea Port maar voor heel ons land. U hebt terecht aangestipt dat het grensoverschrijdend karakter van dit project eigenlijk een pluspunt is. Het mag zelfs uniek genoemd worden als men kijkt welke infrastructuurplannen er momenteel zijn. Daar zijn immers niet zoveel grensoverschrijdende plannen bij. Het kan dus alleen de connectiviteit van ons land met onze noorderburen verhogen. Ook in Europees perspectief is het een belangrijk project.

U mag zich verwachten aan verdere vragen hierover, maar ik ben zeer optimistisch gestemd na uw antwoord.

16.06 Jan Briers (CD&V): Mijnheer de minister, ook ik ben heel tevreden.

Ik wil er nog eens op wijzen dat die Schelde-Seineverbinding over het water op dit moment misschien wel het grootste mobiliteitsproject in Midden-Europa is. Onze federale regering zal bij de Franse president moeten aandringen op een zo snel mogelijke realisatie. Zoals u weet moet er immers nog een stuk kanaal van 70 km gegraven worden en elk land heeft nu misschien wel nieuwe prioriteiten. Het is echter cruciaal voor de verbinding met ons land dat men daaraan verder werkt. Ik hoop dat u er samen met de premier voor

zult zorgen dat president Macron toch nog een duwtje krijgt om hier spoed achter te zetten.

16.07 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en enigszins hoopgevend antwoord.

Ik kan de collega's alleen bijtreden. Enerzijds is dit hoopgevend, anderzijds zullen in de toekomst nog veel vragen over dit dossier gesteld moeten worden. Dat geeft meteen ook het belang van dit dossier voor Vlaanderen en bij uitbreiding het hele land aan.

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

17 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het kampement op een terrein van de NMBS te Gent" (55013296C)

17 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le campement sur un terrain appartenant à la SNCB à Gand" (55013296C)

17.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een kampement in Gent op een terrein van de NMBS.

Wij lazen dat de Gentse burgemeester Mathias De Clercq contact heeft opgenomen met de CEO van de NMBS met de vraag om actie te ondernemen om die mensen te verwijderen. Het gaat vooral om daklozen en mensen zonder papieren.

Wat is de stand van zaken vandaag? Over hoeveel mensen gaat het? Gaat het ook over gezinnen met kinderen?

Heeft de NMBS een procedure om mensen in zo'n kampement van haar terreinen te zetten? Hoe verloopt die?

Is het de taak van de NMBS om mensen te onttrekken van haar terreinen? Welke oplossing kan de NMBS bieden aan die mensen?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, de NMBS deelt mij mee dat het niet aan haar is om te tellen hoeveel mensen aanwezig zijn op het kampement in Gent. De NMBS heeft een bezoek gebracht aan de site en heeft vastgesteld dat mensen een kamp hebben opgetrokken langs de sporen. Die situatie is gemeld aan de diensten van de stad Gent. De aanwezigheid van een kamp zo dicht bij de sporen vormt immers een veiligheidsrisico.

In overleg met de burgemeester heeft de NMBS de bewoners de mogelijkheid geboden de bezette plaatsen vrijwillig te verlaten. Op 18 januari 2021 werden in het kamp affiches aangebracht in drie talen, Nederlands, Engels en Roemeens. Op die affiches werd aan de bewoners gemeld dat zij tot 25 januari de kans hadden om de NMBS-terreinen vrijwillig te verlaten. Belangrijk is dat de affiches ook de tijdelijke huisvestingsmogelijkheden vermelden die de stad Gent hun ter beschikking stelde. Aangezien de mensen het terrein niet hebben verlaten, heeft de NMBS de gebruikelijke gerechtelijke procedure opgestart. Die bestaat erin de ideale bezetting door een deurwaarder te laten vaststellen. De rechtbank zal zich binnenkort uitspreken over een eventuele ontruiming.

Het is niet de taak van de NMBS om alternatieven te vinden voor personen die illegaal haar terreinen bezetten. Niettemin hebben de maatschappelijk assistent en de terreinexpert van de Corporate Security Service eind januari een bezoek gebracht ter plaatse, in overleg met de stad. Hun opdracht bestond erin het gesprek aan te gaan met de bezetters. Zo konden zij hun de contactgegevens doorgeven van de verenigingen die hen zouden kunnen helpen. De NMBS hoopt van harte dat de bevoegde autoriteiten een oplossing zullen vinden om deze mensen in goede, veilige omstandigheden op te vangen.

17.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is goed dat de NMBS toch op een menselijke manier omgaat met de mensen die daar gehuisvest zijn.

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

18 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steunmaatregel voor het internationaal reizigersvervoer" (55013300C)

18 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mesure de soutien au transport international de voyageurs" (55013300C)

18.01 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, om het internationaal reizigersvervoer per spoor te steunen besliste de federale regering om in de periode van januari 2021 tot en met juni 2021 de hogesnelheidstreinen en nachttreinen vrij te stellen van heffingen voor de reservatie en het gebruik van het spoornetwerk.*

Welk is het geraamd bedrag van bovenvermelde vrijstelling?

Plant de minister/de regering bijkomende vrijstellingen voor andere actoren binnen het spoorgebeuren? Zo ja, welke en wanneer? Zo neen, waarom niet?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, historisch gezien is België naar de wereld gericht en niet voor niets ligt België aan de basis van de Europese Unie en van het Schengenverdrag dat het vrij verkeer van personen mogelijk maakt.*

De mogelijkheid om op een duurzame manier vlot en snel naar andere Europese landen te kunnen reizen, is dan ook een heel belangrijke vrijheid, vóór corona, maar nog meer na corona. Ik wil dan ook zeker stellen dat de tijdelijke reisbeperkingen die nu helaas nodig zijn vanwege de wereldwijde epidemie, het behoud, de ontwikkeling en de heropleving van de internationale treinverbindingen niet bemoeilijken. De spoorweg-exploitanten worden immers hard getroffen door de coronacrisis en dat gaat zeker op voor het internationaal reizigersvervoer. Het verkeer en het aantal passagiers zijn sterk afgenomen, terwijl er op korte termijn nog geen perspectief op een terugkeer naar een normale situatie is. Het voortbestaan van verschillende operatoren wordt daardoor bedreigd. Nochtans speelt het spoor een belangrijke rol bij de relance van ons land. De trein is ook cruciaal voor de omslag op het vlak van energie en klimaat die de federale regering en de Europese Commissie willen realiseren.

De kosten van de financiële steunmaatregelen voor het commercieel reizigersvervoer per spoor in de eerste helft van 2021 worden geraamd op 4,1 miljoen euro. Die maatregel behelst een lineaire verlaging van de infrastructuurheffing met 1,5 euro per treinkilometer en een neutralisering van de kosten voor de annulering van de reserveringen van treinpaden. De maatregel impliceert een automatische vermindering van de kosten die Infrabel aanrekent. Via een specifiek koninklijk besluit wordt, in overeenstemming met de geldende Europese regels, daarvoor in een compensatie voor Infrabel voorzien.

Mocht de crisis aanhouden, zal een nieuwe raming worden gemaakt voor een mogelijke verlenging van die maatregel tot na juni 2021.

18.03 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.*

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bonussen van de directieleden versus het welzijn van de werknemers bij de NMBS" (55013301C)

19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bonus des membres de la direction et le bien-être des travailleurs à la SNCB" (55013301C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): *De directieleden van de NMBS hebben een loon dat bestaat uit een vast deel en een variabel deel. Dat laatste hangt af van een aantal parameters, zoals de stiptheid, de klantentevredenheid, het aantal arbeidsongevallen en de financiële prestaties.*

Begin 2019 maakte de CEO van de NMBS, mevrouw Sophie Dutordoir, kenbaar dat ze wat betreft het variabele loongedeelte graag het welzijn van de werknemers als parameter zou willen toevoegen. Ze zou een voorstel in die zin doen aan het remuneratiecomité van de NMBS. Er werd alvast een eerste welzijnsmeeting gelanceerd die als nulpunt zou moeten dienen.

Welk is de stand van zaken met betrekking tot het toevoegen van het welzijn van de werknemers als parameter voor het variabele loongedeelte van de directieleden bij de NMBS?

Werd een concreet voorstel voorgelegd aan het remuneratiecomité? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zal dit alsnog gebeuren en desgevallend op welke termijn?

Zal bij een eventuele goedkeuring tot het toevoegen van de parameter welzijn van de werknemers als criteria voor het variabele loongedeelte van de directieleden een aanpassing van alle bestaande overeenkomsten plaatsvinden of zal er sprake zijn van een geleidelijke omschakeling? Welk zal de implementatiewijze zijn?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS deelt mij mee dat er in 2019 inderdaad een nulmeting heeft plaatsgevonden. De parameters om het niveau van psychosociaal welzijn te meten, waren daarbij de herstelbehoefte en het werkplezier. Na de eerste nulmeting in 2019 werd aan het beheersorgaan ook gerapporteerd over de resultaten van die meting. Dit was een eerder kwalitatieve evaluatie zonder de intentie een procentuele weging in de jarenevaluatie te voorzien.

De collectieve objectieven en hun proportionele weging voor 2021 zijn nog niet finaal beslist maar zijn in voorbereiding. Dit is gebruikelijk voor dit moment van het jaar. Als de parameter welzijn van de werknemers als criterium voor het variabele loongedeelte van de directieleden wordt toegevoegd, zal dit op een gelijkaardige manier worden toegepast voor alle directieleden.

19.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel voor het antwoord, we volgen het verder op.

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

20 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De overheidssteun aan skeyes" (55013326C)

- **Theo Francken** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De steun van de federale overheid aan skeyes" (55013432C)

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De financiële steun aan skeyes" (55013598C)

20 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les aides publiques octroyées à skeyes" (55013326C)

- **Theo Francken** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les aides de l'État fédéral à skeyes" (55013432C)

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le soutien financier accordé à skeyes" (55013598C)

20.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, skeyes, dat het Belgisch luchtruim beheert en een deel van het Luxemburgse, heeft meer financiering nodig om de coronacrisis door te komen. Skeyes kreeg reeds extra middelen van de federale overheid, omdat de inkomsten uit de luchtvaart sterk zijn gedaald. De Belgische luchtverkeersleider skeyes kon de voorbije maanden reeds rekenen op steun van de overheid via een lening bij Eurocontrol. In totaal was dit goed voor 132 miljoen euro.

Omdat de gezondheidscrisis blijft duren, vraagt skeyes nu extra steun. Dat lees ik in *l'Echo*. De inkomsten van skeyes komen voor 86 % van luchtvaartmaatschappijen, die betalen voor geleverde diensten. Die inkomsten zijn door de coronacrisis weggesmolten, terwijl de vaste kosten blijven lopen.

Heeft skeyes ondertussen een aanvraag ingediend voor bijkomende steun? Zo ja, wanneer deed het dat en welk bedrag schuift skeyes naar voren? Voor welke periode vraagt skeyes meer overheidssteun?

Zult u positief advies geven met betrekking tot het verlenen van extra steun? Bent u van plan hier voorwaarden aan te stellen? Zo ja, welke?

Welke rol hebben de Gewesten met hun lokale luchthavens te spelen? Worden ook zij aangesproken een bijdrage te leveren ter ondersteuning van skeyes?

Skeyes beheert ook het luchtverkeer in bepaalde delen van het Luxemburgse luchtruim. Zal ook Luxemburg bijdragen aan de extra en tijdelijke financiering van skeyes? Zijn daarover reeds gesprekken gevoerd?

20.02 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eersteminister, ik sluit mij aan bij de vragen van de vorige spreker.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het steunpakket? Welke vragen werden er geformuleerd? Wat hebt u geantwoord?

20.03 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, skeyes, het autonoom overheidsbedrijf dat belast is met de luchtverkeersleiding, haalt zijn inkomsten voor bijna 86% uit de vergoedingen die het ontvangt van de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van hun diensten. Als gevolg van de COVID-19-crisis en de daaruit volgende malaise in de luchtvaartsector zijn ook de inkomsten van skeyes zwaar teruggefallen. Nadat het eerder al voor 132 miljoen euro aan financiële steun ontving zou skeyes nu opnieuw 100 miljoen euro (bijkomende) steun vragen.*

Kan de minister een officiële vraag voor bijkomende financiële steun door skeyes bevestigen?

Zo ja, welk bedrag heeft skeyes nodig om zijn verdere dienstverlening te kunnen verzekeren?

Zal de vraag van skeyes worden ingewilligd en van waar zullen de gevraagde middelen desgevallend komen?

Welke prognose maakt skeyes op korte (2021) en langere termijn (na 2021) voor haar activiteiten en haar financiële en personele situatie?

20.04 Minister Georges Gilkinet: Het merendeel van de inkomsten van skeyes is afkomstig van luchtvaartmaatschappijen, voornamelijk de opstijgingen en landingen op Belgische luchthavens die door skeyes worden gecontroleerd. De overige inkomsten zijn afkomstig van de overheid en commerciële activiteiten.

Sinds het begin van de gezondheidscrisis in maart 2020 is het luchtverkeer drastisch afgenomen. Het luchtverkeer lag in april en mei 2020 meer dan 85 % lager dan in 2019. Hoewel een lichte opleving deze zomer op een verbetering wees, kwam de tweede golf in oktober 2020 waardoor het ingezette herstel werd tenietgedaan. Als gevolg daarvan zijn de inkomsten van skeyes sterk gedaald.

Om de continuïteit te verzekeren van de luchtvaartnavigatiediensten die skeyes namens de Belgisch Staat uitvoert, heeft skeyes een officiële aanvraag om financiële steun bij de federale overheid ingediend.

Dit dossier zal binnenkort in de ministerraad worden besproken. In afwachting van de beslissing van de regering zal ik daarom niet verder in gaan op de aanvraag van skeyes.

20.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb niet zo veel antwoorden gekregen. Ik hoop dat wij meer antwoorden krijgen nadat de ministerraad is samengekomen. Het is mij ook helemaal niet duidelijk hoe het zit met de Gewesten en de steun. U hebt daarop ook geen antwoord gegeven.

De situatie op de luchthaven is natuurlijk heel penibel. Wij hopen dat de mensen daar binnenkort terug normaal kunnen werken en er toch enige continuïteit voor hen is.

20.06 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de vicepremier, dank voor uw antwoord.

U zegt dat de kwestie besproken wordt op de ministerraad. We zullen het daarna verder bekijken. Tot dan onthoud ik mij van commentaar. Het is altijd het beste om geen commentaar te geven totdat er een definitieve beslissing is genomen.

Het is alleszins belangrijk voor het luchthavenweefsel dat de luchthavenstructuren sterk en gezond blijven. Gezien de enorme impact van de coronacrisis, zeker op de luchtvaart, kan dat alleen met structurele steun. Ik zie geen andere mogelijkheid. Daarmee spreek ik me niet uit over de bedrijfsvoering van een bepaald

bedrijf.

Ik heb skeyes kunnen bezoeken. Er is daar een goed management, maar het kan altijd beter. Er zouden wel betere contacten moeten zijn tussen de luchtverkeersleiding en -leiders zodat de sociale conflicten eindelijk opgelost geraken. Los daarvan is het voor de luchtvaart essentieel dat skeyes overeind blijft. Dat is ook de mening van onze partij, die ik u graag meegeef.

20.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord.

Het gaat daar inderdaad niet goed, er is bijkomend geld gevraagd. We moeten dus verder afwachten en we blijven dit opvolgen.

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

21 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de nieuwe M7-treinstellen" (55013327C)

21 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des nouvelles rames M7" (55013327C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is natuurlijk goed nieuws dat 204 M7-rijtuigen zijn besteld. Het is ook goed dat de productie ervan gebeurt door Bombardier Brugge, waardoor 180 nieuwe jobs worden gecreëerd. Dat is een heel goede zaak. Waaraan echter minder aandacht wordt geschonken, is aan het onderhoudscontract voor de afgeleverde treinstellen.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Klopt het dat de NMBS voor de nieuwe treinstellen een onderhoudscontract heeft gesloten met Bombardier? Tegen welke voorwaarden is het contract gesloten?

Mag Bombardier Brugge in dit geval de reparaties en de onderhoudswerken uitvoeren of zullen ze in het buitenland gebeuren, eventueel via onderaanneming?

Wat zullen de gevolgen zijn voor de NMBS Technics-werkplaatsen, indien de nieuwe treinstellen door Bombardier of een onderaannemer van Bombardier worden uitgevoerd? Zal er nog voldoende werk zijn in de NMBS-werkplaatsen om al het personeel aan de slag te houden?

Waar kunnen de NMBS-treinen volgens u het best worden onderhouden? Gebeurt dat naar uw mening best door de NMBS zelf of op een andere manier?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, de bestelling van M7-rijtuigen is inderdaad positief nieuws voor het milieu, de tewerkstelling en de reizigers, maar ook voor de toegankelijkheid van het Belgische treinverkeer.

Elke M7-trein zal kunnen rijden met een autonoom toegankelijk rijtuig, aangevuld met een rijtuig dat plaats biedt aan reizigers en fietsen.

Ik kan u bovendien geruststellen. De NMBS deelt mij mede dat de onderhoudswerken aan de nieuwe M7-rijtuigen zullen gebeuren in de eigen werkplaatsen. Er is geen sprake van uitbesteding aan de leverancier of aan een onderaannemer. Om het onderhoudsproces van de M7-rijtuigen zo efficiënt mogelijk te maken, hebben de NMBS en haar leverancier wel afgesproken dat in haar werkplaatsen ondersteuning wordt geboden om de onderhoudsprocedure voor de M7-rijtuigen te optimaliseren tijdens maar ook na de waarborgperiode.

Het is enkel voor heel specifieke zaken, zoals het onderhoud en herstel van elektronische kaarten, dat de NMBS een beroep zal doen op haar leverancier. Die zaken vragen immers specifieke knowhow en zijn erg belangrijk voor de veiligheid. Die werkwijze bestaat trouwens ook al voor ander rollend materieel van de NMBS dat met elektronische onderdelen is uitgerust. Een voorbeeld daarvan is de ECTS-uitrusting.

21.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het goede nieuws.

Ik ben blij dat het onderhoud gebeurt door het personeel van de NMBS.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het treintarief als er geen busalternatief is" (55013342C)

22 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification des tarifs ferroviaires en l'absence d'offre de bus" (55013342C)

22.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Zoals u waarschijnlijk weet, tekenen de vervoerregio's in Vlaanderen tegenwoordig het openbaar vervoer uit. Zelf ben ik co-voorzitter van de vervoerregio Kempen. Binnen de vervoerregio's is de visie dat de middelen zo efficiënt mogelijk moeten worden ingezet en bussen dus niet parallel of naast treinen moeten rijden, maar dan wel met de bedenking dat de tarifiering dan aangepast moet worden (dus als men aangewezen is op een treinverbinding omdat daar geen bus als alternatief rijdt, moet men niet meer betalen voor die treinverbinding dan men voor de bus zou moeten betalen.)

Op de roadshow van de NMBS in het kader van de voorstelling van het nieuwe vervoersplan voor de provincie Antwerpen, werd dit voorstel ook op tafel gelegd en daar werd door de NMBS toen gezegd dat men dit zou bekijken.

Steunt u deze visie van de vervoerregio's in Vlaanderen?

Bent u bereid om dit op nemen met de NMBS en om dit voorstel mee concreet uit te werken?

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Bedankt voor uw vraag, mevrouw Van Camp.

Zoals u weet is het mijn doel in het hele land de complementariteit tussen de trein en het gewestelijk openbaar vervoer te bevorderen. Hiervoor moeten wij overstappen en aansluitingen vergemakkelijken en bevorderen. De trein alleen zal immers niet in staat zijn om overal in het land een geloofwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de personenwagen. Een ambitieuze modal shift vereist een multimodale en gecoördineerde aanpak.

De NMBS laat mij weten dat zij veel waarde hecht aan een goede afstemming met de vervoersregio's in Vlaanderen en met het Bassin de Mobilité in Wallonië. Het integreren van de tarieven is een onderwerp dat inderdaad op die fora aan bod komt. Een eventuele gelijkschakeling van de tarieven door de verschillende aanbieders van openbaar vervoer is een ambitieuze opdracht.

Wanneer de verschillende betrokken partijen deze wens ondersteunen, zal de NMBS de mogelijkheden daartoe mee helpen onderzoeken. Zelf kan ik mij op dit moment over deze kwestie nog niet uitspreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55013351C et 55013352C de M. Scourneau sont reportées à sa demande.

23 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering" (55013599C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering voor motorvoertuigen" (55014085C)

23 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à l'obligation d'assurance" (55013599C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle sur l'assurance obligatoire pour les véhicules automoteurs" (55014085C)

23.01 Frank Troosters (VB): Tot op heden moest elk voertuig dat zichzelf kan voortbewegen en sneller kan

dan 25 km per uur verplicht verzekerd zijn. Ook het gebruik van een speedpedelec en een bromfiets klasse A zijn onderhevig aan de verzekeringsplicht. Een uitspraak van het Grondwettelijk Hof stelt echter dat de snelheid van een voertuig geen goed criterium is om te bepalen of een voertuig verplicht verzekerd moet zijn

Volgens het Grondwettelijk Hof zou al wie de straat op gaat met een elektrische step, een monowiel, een hoverboard of een elektrische rolstoel eveneens een verzekering nodig hebben.

Wat is het standpunt van de minister hierover?

Pleeft hij hierover overleg met de verzekeringssector en/of zijn collega's? Zo ja, welke gevolgen zal deze uitspraak hebben voor het gebruik van bovenvermelde voertuigen en de mobiliteitsplannen van de minister? Zo neen, waarom niet en zal er alsnog overleg volgen?

23.02 Wouter Raskin (N-VA): *Op de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen bestaat een uitzondering voor motorvoertuigen die, door hun mechanische kracht, de snelheid van 25 km per uur niet overschrijden. Bromfietsen van klasse A blijven wel aan de verzekeringsplicht onderworpen, ook al is hun massa soms kleiner dan die van niet-verzekeringsplichtige motorvoertuigen.*

Het Grondwettelijk Hof achtte dit onderscheid niet redelijk verantwoord in haar arrest nr. 015/2021 van 28 januari jl. Een vrijstelling van de verzekeringsplicht, alleen op basis van de maximale autonome snelheid van een motorvoertuig, en dus onafhankelijk van de massa van het voertuig, houdt een schending in van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Wat is uw reactie op deze uitspraak van het Grondwettelijk Hof? Heeft u hierover al overleg gepleegd met uw bevoegde collega Dermagne?

Wat zijn de gevolgen van deze uitspraak voor op dit moment vrijgestelde voertuigen zoals de elektrische step, hoverboards,...?

Plant de regering een initiatief om de ongrondwettelijkheid weg te werken? Zo ja, op welke manier?

23.03 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan enkel zeggen dat ik de uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering betreur, maar tegelijk ook dat het arrest niet echt als een verrassing komt.*

Mijn administratie heeft op 6 januari 2020, bij monde van de toenmalige minister van Mobiliteit, de heer Bellot, de toenmalige minister van Economie, mevrouw Muylle, op de hoogte gebracht van de mogelijke problemen als gevolg van de wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Er is op het moment geen reden om mijn beleidsplan bij te sturen als gevolg van het arrest. Wij moeten nu mijn collega, de heer Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, de tijd geven om het arrest te analyseren en, indien nodig, de wet van 1989 bij te sturen.

Ik heb mijn administratie gevraagd om contact op te nemen met de FOD Economie om te zien welke corrigerende maatregelen zouden worden genomen. Twee zaken zijn inderdaad nog steeds belangrijk voor mij, namelijk dat, ten eerste, de beperkingen in verband met de verplichte verzekering geen rem zetten op het gebruik van elektrische fietsen en dat de personen die op een elektrische fiets rijden kwetsbare weggebruikers blijven en, ten tweede, bij de eindbeslissing rekening wordt gehouden met de inschrijvingsprocedure. Speedpedelecs moeten inderdaad worden ingeschreven. De procedure verloopt normaliter via de verzekeraars en webDIV. De afschaffing van de verplichte verzekering voor sommige speedpedelecs heeft derhalve gevolgen gehad voor het goede verloop van de procedure.

23.04 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik neem akte van uw antwoord.*

Ik begrijp dat het arrest eerst moet worden bestudeerd en dat er overleg moet worden gepleegd. We zullen dit verder opvolgen, want ik denk dat dit verregaande gevolgen kan hebben voor de gebruikers.

23.05 Wouter Raskin (N-VA): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.*

U geeft twee punten mee die u belangrijk vindt. Ik wil daaraan een derde punt toevoegen, namelijk de grondwettelijkheid die we niet uit het oog mogen verliezen.

Ik heb er alle begrip voor dat u eerst met uw collega Dermagne contact zult leggen, een analyse zult maken en daarna de werkzaamheden zult verderzetten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi de l'enquête du crash d'un avion cargo Antonov An-124" (55013782C)

24 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvolging van het onderzoek naar de crash van een Antonov An-124-vrachtvliegtuig" (55013782C)

24.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Monsieur le président, monsieur le ministre, le 13 novembre dernier, un avion cargo Antonov 124 s'est écrasé à l'aéroport de Tolmachevo à Novossibirsk en Russie. L'appareil en partance pour Vienne a été contraint de réaliser un atterrissage d'urgence suite à une panne de moteur à 900 pieds après son décollage. Endommagé, l'avion est sorti de la piste pendant la manœuvre, subissant ainsi davantage de dégâts matériels.*

Suite à cela, le groupe Volga-Dnepr a notifié les autorités aéronautiques russes de sa décision d'immobiliser au sol ses 8 appareils AN 124 encore opérationnels et du lancement d'une enquête interne et indépendante sur l'accident.

Voici donc mes questions. Les Antonov 124 se trouvant à Liège ont-ils également été immobilisés? Où en est l'enquête de l'accident russe? Avez-vous connaissance des détails sur les causes de cet accident? S'agit-il d'un cas isolé ou d'un problème structurel sur ces appareils? Avez-vous pris contact avec les autorités russes ou la compagnie pour avoir toutes les infos nécessaires sur les risques au décollage ou à l'atterrissage?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Parent, je peux vous communiquer les éléments de réponse suivants.

Nous n'avons pas d'information concernant la présence récente d'Antonov An-124 à Liège où la compagnie Volga-Dnepr Airlines basée à Oulianovsk en Russie et la compagnie Antonov Airlines basée à Kiev en Ukraine opèrent des An-124 pour une dizaine de vols par an.

Cependant, on observe toujours des vols avec ces avions dans l'espace aérien européen. Aucune restriction particulière n'a été prise à l'égard de ce type d'appareil ni de la part de leur État de tutelle, la Fédération de Russie et l'Ukraine, ni de la part de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Volga-Dnepr Airlines communique avoir repris ses vols avec des An-124 depuis le 7 janvier 2021, après avoir travaillé en décembre 2020, en collaboration avec son autorité de tutelle, pour déterminer l'ampleur du problème. De nombreuses inspections ont été menées particulièrement sur les moteurs de ces appareils.

L'enquête sur l'événement cité est normalement du ressort du Comité de l'aviation inter-États chargé par la communauté des États indépendants des enquêtes indépendantes de sécurité en aviation civile, selon l'annexe 13 de l'OACI.

La Belgique n'étant pas partie prenante dans l'enquête, nos services n'ont pas été notifiés par l'organisme d'enquête à ce sujet. Comme pour toutes les enquêtes de sécurité, les détails relatifs aux causes de l'accident ne sont généralement publiés qu'à l'issue de l'enquête au travers d'un rapport final. À notre connaissance aucun rapport d'enquête n'a été publié sur l'événement. Ceci n'exclut en aucune manière les analyses et les actions menées par le concepteur-constructeur du type d'aéronef et son autorité de tutelle pour diminuer les risques éventuels.

L'analyse des risques présentés par une opération aérienne ou un type particulier d'avion est du ressort des autorités de l'aviation civile des pays concernés, dans ce cas la Fédération de Russie ou l'Ukraine. Ces deux pays n'ont, à notre connaissance, pas communiqué à ce sujet.

24.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse.

La question sur la présence de ce type d'appareil notamment sur l'aéroport de Liège fait écho à différents faits d'actualité concernant le matériel volant présent dans cet aéroport. Pour paraphraser un président français, les ennuis, ça vole souvent en escadrille. En tout cas, force est de constater que des accidents à répétition se sont produits dans le ciel liégeois, ce qui explique l'inquiétude relative au survol des avions Antonov.

Quoi qu'il en soit, je vous remercie une nouvelle fois, monsieur le ministre, pour vos réponses dont j'ai pris acte, en attirant votre attention sur l'inquiétude des Liégeois au sujet du matériel volant survolant leur région actuellement, mais aussi au sujet des lignes de vol situées notamment au-dessus d'un site nucléaire. Comme vous le savez, il s'agit d'un sujet de préoccupation majeur pour notre groupe.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55013819C en 55014017C van de heer Roggeman en mevrouw Verhaert zijn uitgesteld. Van mevrouw Van Bossuyt, in verband met haar vraag nr. 55013826C, heb ik geen nieuws. Vraag nr. 55013829C van de heer Roggeman is omgezet in een schriftelijke vraag. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 5013870C van mevrouw Bury.

25 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het open databeleid van Infrabel en van de NMBS" (55013878C)

25 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de données ouvertes chez Infrabel et à la SNCB" (55013878C)

25.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *"Data zijn de nieuwe olie" wordt wel eens gezegd. In tegenstelling tot olie zijn data echter onuitputtelijk en kunnen ze door meerdere partijen gebruikt worden. De data zijn vaak erg bruikbaar want meten is weten. Het is dus van belang om data onder een algemene datalicentie ter beschikking te stellen want door analyses van data kunnen slimme oplossingen tot stand komen. In de context van een overheidsbedrijf dat mobiliteit aanbiedt, kan die data ook helpen voor een optimale dienstverlening naar de reiziger.*

Zowel NMBS als Infrabel beschikken over tonnen data: gegevens van stations, dienstschema's, reizigersaantallen, enzovoort. Het is belangrijk om die data te inventariseren, datasets te benoemen en op orde te brengen. Een databeleid dat open, transparant en participatief is, is cruciaal want samenwerking met burgers en bedrijven leidt tot een kwaliteitsvollere dienstverlening en stimuleren duurzame (multi-)mobiliteit.

Deze regering kiest resoluut voor het open-data-concept, de beschikbaarstelling van data aan bedrijven, wetenschappers en burgers, met respect voor de privacy. De doelstelling is te voldoen aan de toenemende vraag van bedrijven en ICT-ontwikkelaars om zelf handige toepassingen te kunnen uitbouwen met de informatie van de overheid. Want er zijn spelers die echt hunkeren naar data om handige apps zelf te ontwikkelen.

Met het oog op de toekomst is het belangrijk om een gelijk speelveld te krijgen voor bedrijven in het mobility-as-a-service-ecosysteem. Vandaag de dag krijgen sommige bedrijven toegang tot de data en anderen niet.

Met de nieuwe app van de NMBS, met de geïntegreerde druktemelder, is een belangrijk moment om ook het open-data-beleid op punt te stellen.

Hoe heeft de NMBS en Infrabel ingespeeld op open data? Welke strategie volgen beide bedrijven?

Welke data zijn reeds openbaar van zowel de NMBS als Infrabel? Voor wie zijn de data vrij beschikbaar? Welke data moeten volgens u nog openbaar gesteld worden?

Welke voorwaarden zal u laten opnemen in de nieuwe beheersovereenkomst met betrekking tot de open data?

25.02 Minister Georges Gilkinet: De NMBS deelt mij mee dat u volgende informatie op haar website kan

vinden: alle informatie met betrekking tot de gegevens die de NMBS deelt, de beschrijving van de diensten en de procedure die moet worden gevolgd om toegang tot data te krijgen. Voor het aanbieden van open data maakt de NMBS sinds 2017 gebruik van de standaardfunctionaliteit van het formaat GTFS. In 2021 zal de NMBS een nieuwe versie van de GTFS-data aanbieden aan externe partijen. Daarvoor is expertise opgedaan in het kader van samenwerking met de openbare busmaatschappijen. Hierbij zal gebruikgemaakt worden van de nieuwe mogelijkheden als gevolg van de evolutie van het GTFS-formaat over de afgelopen jaren.

Infrabel deelt mij mee dat zij er eveneens voor gekozen heeft om publieke data te publiceren op een specifieke website. Deze site geeft burgers, onderzoekers en bedrijven een gemakkelijke toegang tot de gegevens. Deze gegevens zijn beschikbaar in Frans, Nederlands en Engels. Ze kunnen geconsulteerd en gedownload worden in verschillende formaten. Ze worden gepubliceerd onder de licentie Creative Commons Zero. Die laat iedereen toe de gegevens te hergebruiken, te verbeteren en aan te passen, ongeacht het doel en zonder enige beperkingen, behalve natuurlijk die die door de wet zijn opgelegd. Open data wordt door Infrabel beschouwd als een strategisch project dat bijdraagt tot de innovatie en is ingeschreven in het algemene beheer van de bedrijfsgegevens.

In overeenstemming met de Belgische en Europese wettelijke eisen in verband met hergebruik van overheidsinformatie heeft Infrabel zich initieel geconcentreerd op de publicatie van bepaalde types informatie. Deze vindt u terug op de sites opendata.infrabel.be, data.gov.be en transportdata.be.

Het is op dit moment nog te vroeg om op dit aspect van het nieuwe beheerscontract in te gaan.

25.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat de data die Infrabel openstelt veel ruimer zijn dan die van de NMBS. Ik hoop dat de NMBS daar ook werk van maakt, zoals trouwens voorzien is in het regeerakkoord. Dat kan positieve resultaten opleveren. Kijk maar naar Nederland, waar parallel ook innovatieve apps ontwikkeld worden die echt een meerwaarde vormen voor de reiziger. Ik verwijs bijvoorbeeld naar GoOV, waarbij mensen met een beperking begeleid worden zodat ze volledig alleen kunnen reizen. Ik zou dus willen vragen dat ook de NMBS voldoende aandacht zou hebben voor die open data.

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

26 Samengevoegde vragen van

- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De chatfuncties van de NMBS" (55013879C)
- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject van de Nederlandse Spoorwegen met Whatsapp en sms-meldingen" (55014186C)

26 Questions jointes de

- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les fonctionnalités de chat proposées par la SNCB" (55013879C)
- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote mené par les chemins de fer néerlandais avec des messages Whatsapp et des SMS" (55014186C)

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Wie een vraag heeft voor de NMBS, kan die nu ook via een bericht op WhatsApp stellen. De spoorwegmaatschappij heeft de dienst maandag officieel gelanceerd, maar de mogelijkheid bestond eigenlijk al sinds mei vorig jaar. Zo komt al 16 procent van de online vragen voor de spoorwegmaatschappij via WhatsApp.

De klantendienst van de NMBS is via WhatsApp bereikbaar voor berichten in het Nederlands, Frans of Engels. De NMBS is ook nog steeds te bereiken via andere wegen zoals telefonisch, via Facebook, via de website of via Twitter. Op Facebook Messenger heeft de NMBS ook al enkele maanden een chatbot, Mobi, die automatisch antwoord geeft op sommige vragen.

Dat de NMBS tegemoetkomt op de stijgende vraag die vanuit de reizigers komt is een goede zaak. Zelf heb ik ook al vaak gebruikgemaakt van de Twitter-dienst waar men soms sneller geïnformeerd wordt dan via de klassieke manier in het station. Nu de NMBS intussen zijn nieuwe app gelanceerd heeft, lijkt het mij ook aangewezen om een chatfunctie in de app te integreren. Indien men vragen heeft tijdens het gebruik van de app, is dit de eenvoudigste weg.

Wordt er gekeken om een chatfunctie te integreren in de NMBS-app? Waarom wel of niet?

Worden er na de officiële lancering nog meer vragen via Whatsapp gesteld? Wat zijn de verhoudingen tussen de verschillende platformen?

Hoeveel personeelsleden worden er ingezet om rechtstreeks met de klanten in contact te treden via de social media?

26.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, u herinnert zich dat een enquête van de FOD Mobiliteit in november 2020 uitwees dat maar liefst één op drie vrouwen en één op vijf mannen het openbaar vervoer vermijdt vanwege onwenselijk gedrag van medepassagiers. Dat aantal is verschrikkelijk hoog en het is ook verschrikkelijk erg. Ik vind dat wij alle mogelijke manieren moeten overwegen om reizigers een veiliger gevoel te geven en om de veiligheid daadwerkelijk te verhogen op het openbaar vervoer.

Bij onze noorderburen, bij de Nederlandse Spoorwegen, kunnen mensen sinds 30 april via WhatsApp of sms een bericht versturen wanneer zij zich onveilig voelen. Die berichten worden door een meldkamer effectief bekeken. Afhankelijk van de situatie kan er een beroep worden gedaan op assistentie door een veiligheids- en serviceteam, vergelijkbaar met onze Securail, de politie of de conducteur. Het feit alleen al dat mensen, naast bellen, eenvoudig een berichtje kunnen sturen, blijkt in Nederland door veel reizigers zeer geapprecieerd te worden.

Daarom ben ik nagegaan wat er bij ons mogelijk is. Bij ons kan er 24 op 7 gebeld worden naar 080030230, het nummer van Securail, maar whatsappen of sms'en is onmogelijk. Toch kan ik mij perfect inbeelden dat het in sommige situaties niet evident is om te bellen. Een bericht versturen kan soms sneller of discreter. Als er dan ook nog gereageerd wordt, betekent dat een flinke stap vooruit.

In de media heb ik het voorstel uitgesproken om dat ook bij ons in te voeren. Daarop heb ik ongelooflijk veel reacties gekregen, van zowel mannen als vrouwen die het evident vinden dat, ingeval men zich bedreigd voelt, er ook een bericht gestuurd kan worden naar de veiligheidsdiensten van de NMBS, naar Securail.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover het voorstel waarbij Securail gecontacteerd kan worden via WhatsApp of sms, naar analogie van het systeem van de Nederlandse Spoorwegen? Bent u bereid om aan de NMBS te vragen om een initiatief te nemen?

Kunt u meedelen hoeveel meldingen van reizigers er werden ontvangen via het telefoonnummer van Securail? Is er een evolutie in die meldingen? Hoe vaak hebben die meldingen aanleiding gegeven tot directe ondersteuning?

26.03 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, de NMBS deelt mij mee groot belang te hechten aan de contacten via sociale media met de klanten. De NMBS is dan ook bereikbaar via WhatsApp, Twitter en Facebook Messenger. Die platformen zijn bereikbaar via smartphone. Zowel de klanten als de NMBS zijn zeer tevreden over de huidige chatfunctie. Een uitbreiding ervan is dan ook niet aan de orde.

Een vergelijking tussen de verschillende platformen waarop de NMBS bereikbaar is, toont aan dat in januari 2021 58,5 % van de berichten via Facebook Messenger verliep, 26 % via Twitter en 16 % via WhatsApp. Het sociaalmediateam van de NMBS bestaat uit 13 medewerkers. Ik zal u de cijfers versturen per mail.

Mijnheer Vandenbroucke, ik heb nog niet grondig kennisgenomen van het proefproject van de Nederlandse Spoorwegen. Ik heb daarover gelezen in de krant, maar ik ken het project nog niet honderd procent. Ik moet het proefproject dan ook nog wat grondiger bestuderen, alvorens ik kan overwegen of een Belgisch equivalent mogelijk en zinvol is. Ik moet daarover ook met de NMBS spreken. Het lijkt mij alleszins een interessante piste.

Voorts moet ik u helaas meedelen dat de cijfers van Securail mij nog niet bezorgd werden. Hierdoor kan ik uw vraag momenteel nog niet beantwoorden, waarvoor mijn excuses.

26.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

26.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb goed genoteerd dat u bereid bent om de situatie in Nederland grondiger te bekijken en dat u samen zult zitten met de NMBS om te bekijken of zo'n initiatief ook bij ons kan ingevoerd worden. Ik kan alleen maar vaststellen uit de zeer vele reacties die ik gekregen heb, dat heel veel reizigers met die dienst gelukkig zouden zijn.

Ik hoop de cijfers in dat verband op een later tijdstip nog van u te ontvangen.

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

27 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stoomtrein" (55013881C)

27 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à vapeur" (55013881C)

27.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Begin 2019 kondigde Train World aan om een stoomtrein te willen inzetten om bezoekers naar het museum te brengen. Op de oudste spoorlijn van het Europese vasteland, Brussel-Mechelen, zou er dan opnieuw een stoomtrein sporen. Gezien het onmogelijk is met zo'n oude trein aan alle huidige Europese en nationale regelgeving te voldoen – zoals bijvoorbeeld automatische deuren – zou er een uitzondering op de wet moeten komen. Onder de vorige regering werd hier rond een stuurgroep opgericht.*

Hoe ver staat het homologatieproces voor de stoomtrein?

Heeft NMBS reeds het advies ontvangen van DVIS waaraan het historisch materieel dient te voldoen op het vlak van veiligheid?

Welke uitzonderingen en aanpassingen zouden op de regelgeving moeten gebeuren opdat de stoomtrein zou kunnen rijden?

Tegen wanneer verwacht u een goedkeuring van de hele procedure? Wanneer kan de stoomtrein naar verwachting beginnen rijden?

27.02 Minister Georges Gilkinet: Bedankt voor uw vraag en uw interesse in ons spoorerfgoed, mevrouw Verhaert.

De NMBS deelt mij mee dat hun evaluatie bijna afgerond is. In deze evaluatie wordt bestudeerd of een uitzonderingskader voor het relevante KB nodig is. Het is immers mogelijk dat het homologatieproces volgens het huidige KB zou volstaan, mits passende operationele maatregelen. De conclusies worden eerstdaags verwacht. Op basis van deze conclusies zal het homologatieproces van start gaan, verbonden aan een voorafgaande conformiteitsevaluatie.

Afhangend van het gekozen scenario zal het DVIS de conformiteit van het historische materieel moeten aftoetsen, ofwel ten opzichte van het gedefinieerde en goedgekeurde uitzonderingskader, ofwel ten opzichte van de voorgestelde operationele maatregelen om te voldoen aan het huidige wetgevende kader. De eventuele aanpassingen aan het regelgevend kader zullen dan ook in de komende weken worden bepaald.

De twee relevante KB's zijn het KB van 8 mei 2014 tot de bepaling van de vereisten voor het verkeer van voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden op het nationale spoorwegnet en het KB van 6 december 2020 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden.

27.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik kijk hoopvol uit naar de resultaten die de komende weken bekend zullen worden. We zullen dit ook verder opvolgen.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 55013920C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

28 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen de NMBS en Interparking" (55013956C)

28 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre la SNCB et Interparking" (55013956C)

28.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, Interparking is de derde grootste parking-uitbater in Europa en maakt deel uit van de Belgische vastgoedgroep AG Real Estate, met AG Insurance als hoofdaandeelhouder, die in 2020 bijna 1 miljard euro winst heeft geboekt. Er werken ongeveer 10.000 mensen en de groep is ook actief in de NMBS-parkings. In oktober 2020 besliste Interparking om 95 banen te schrappen. Ondertussen zit men, met de vakbonden, in de "Renault-fase", terwijl er miljoenen aan dividenden aan de aandeelhouders zijn uitbetaald.

Mijnheer de minister, op welke manier werkt de NMBS samen met Interparking in België? Heeft de NMBS financiële belangen bij Interparking of omgekeerd?

Zijn er gebouwen of terreinen van Interparking in mede- of volledige eigendom van de NMBS?

U bent bevoegd voor de mobiliteit in ons land. Een goed parkeerbeleid maakt daar natuurlijk ook deel van uit. Interparking kiest de kaart van de volledige automatisering, met minder personeel dus, ook voor de parkings in of aan de NMBS-stations, met alle gevolgen van dien voor de reizigers en gebruikers van de parkings. Die mensen betalen er uiteindelijk voor, terwijl er geen bewaking is voorzien. Zult u contact opnemen met de directie van Interparking om aan te sturen op bemande parkings in plaats van automatische parkings om zo jobs te kunnen redden?

28.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, het beheer van de stationsparkings is een bevoegdheid van de NMBS en haar dochteronderneming B-Parking. Dat geldt zowel voor auto's als voor fietsen. B-Parking is voor 100 % eigendom van de NMBS. Interparking beheert geen NMBS-parkings.

Interparking heeft wel een marktconsultatie gewonnen als leverancier van B-Parking voor de terbeschikkingstelling van gespecialiseerd personeel. Dat personeel heeft de taak de klanten op afstand te helpen in geval van nood. Dat personeel werkt onder de naam van B-Parking.

28.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als ik het goed begrepen heb, werkt het personeel dan onder B-Parking? Klopt dat? Interparking is een onderdeel van B-Parking?

28.04 Minister Georges Gilkinet: Ik heb gezegd wat ik heb gezegd. Ik kan herhalen dat Interparking wel een marktconsultatie heeft gewonnen als leverancier van B-Parking voor de terbeschikkingstelling van gespecialiseerd personeel. Dat personeel heeft de taak de klanten op afstand te helpen in geval van nood. Dat personeel werkt onder de naam van B-Parking.

28.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel, uw vraag nr. 55013961C zal door minister Van Peteghem beantwoord worden.

29 Samengevoegde vragen van

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieven voor de lijn Turnhout-Binche" (55013974C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Verbeteringen voor de lijn Turnhout-Binche" (55014372C)

29 Questions jointes de

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les alternatives à la ligne Turnhout-Binche" (55013974C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les améliorations sur la ligne Turnhout-

Binche" (55014372C)

29.01 Yoleen Van Camp (N-VA): *Mijnheer de minister, een aantal maanden geleden heb ik u al een aantal vragen gesteld over de lijn Turnhout-Binche. Ik hoop u de hele historie van deze lijn niet opnieuw te schetsen, maar het komt er op neer dat NMBS heeft aangegeven dat zij bij het volgende vervoersplan, in 2023, een oplossing wil voor deze lijn. De studies daarvoor zouden reeds zijn opgestart.*

Welke alternatieven/oplossingen liggen er voor deze lijn concreet op tafel?

Wat is de timing van deze studies? Wanneer gaan we de gekozen oplossing vernemen?

Is het mogelijk om vanuit de NMBS voldoende terugkoppeling te voorzien hierover naar de stakeholders van het Kempen spoorplatform, zodat we de gekozen oplossing niet pas moeten vernemen op de roadshow binnen twee jaar, wanneer deze al definitief is en niet meer gewijzigd kan worden?

29.02 Marianne Verhaert (Open Vld): *Mijnheer de minister, de stiptheid van de treinen is het afgelopen coronajaar gevoelig verbeterd. Sommige passagiers die de trein nog nemen, merken daar echter weinig van. Voor ons, Kempenaars, is het bedroevend. In 2019 waren we nog het zorgenkindje van de klas. Als we een blik werpen op de stiptheidscijfers van 2020 is daar weinig aan veranderd, met bijna elke week wel een vertraging van meer dan twintig minuten en amper treinen die echt op tijd komen, met name voor de lijn Binche-Turnhout en de P-trein Brussel-Mol.*

Het thema was al eens onderwerp van debat in deze commissie en zal dit in de toekomst zeker ook zijn. Uw voorganger, minister Bellot, heeft tijdens een actualiteitsdebat enkele redenen voor de vertraging naar voren geschoven. Zo wordt er nog steeds met oud materieel en oude locomotieven op de lijn gereden, is de lijn verzadigd en zijn er naar infrastructuur enkele grote knelpunten. Zo moeten de treinen vaak kruisingen maken, bijvoorbeeld in Lier, Herentals of ter hoogte van Mechelen-Nekkerspoel, is er de verzadiging van de Noord-Zuid-as in Brussel, duiken er vaak problemen op met de vele spooroverwegen, zijn er maar liefst drie enkelsporige baanvakken en zijn er bovendien nog de werken in de stations Mechelen en Vilvoorde.

Meneer de minister, uw voorganger beloofde beterschap. Met de instroom van de nieuwe M7 zou het rijdende spoorwegmuseum van de Kempen ook nieuw materieel krijgen met een betere stiptheid en comfort voor de reiziger. Een eerste stap, maar een stap die voor de reiziger onvoldoende is. Ook werd onderzocht of de lijn Turnhout-Binche een knip zou kunnen krijgen voor het vervoersplan 2023-2026. Of dit veel zoden aan de dijk zal zetten is maar de vraag, aangezien de vertragingen hoofdzakelijk plaatsvinden tussen Brussel-Noord en Turnhout en niet tussen Binche en Brussel.

Ten eerste, welke maatregelen worden genomen om de stiptheid te verbeteren op de lijn Brussel-Turnhout? Welke maatregelen worden specifiek genomen voor de P-trein van Brussel naar Mol?

Ten tweede, zal er met de komst van de nieuwe M7-rijtuigen nieuwer materieel op de lijn naar de Kempen rijden? Kunt u hier het concrete traject van materiaalvernieuwing toelichten?

Ten derde, welke infrastructuurwerken zijn volgens u noodzakelijk om de stiptheid op deze lijn te verbeteren? Welke termijn ziet u voor de uitvoering van deze werken?

29.03 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw Van Camp, mevrouw Verhaert, de NMBS deelt mij mede dat voor de splitsing van IC11 in Brussel meerdere pistes op tafel liggen, namelijk een splitsing van IC11 in Brussel of het koppelen van het traject Turnhout-Brussel met een andere verbinding.*

Om een van die opties mogelijk te maken, moeten meerdere treinverbindingen die in Brussel rijden, worden aangepast. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de beschikbare infrastructuur en mag een aanpassing van IC11 de robuustheid van het spoorweginet niet verder onder druk zetten. Ten slotte, de mogelijkheden om het rijpad van IC11 aan te passen, zijn beperkt wegens de talrijke enkelsporige baanvakken, de vele kruisingen met andere treinen en de werken aan het station van Mechelen.

Om die redenen kan de splitsing van IC11 enkel gebeuren in het kader van een structurele herziening van het treinaanbod in en rond Brussel.

Momenteel worden door de NMBS verschillende scenario's verkend over de manier waarop het treinaanbod

kan worden aangepast. Wegens de complexiteit van de problematiek kan een finale oplossing pas worden verwacht in 2023 bij de invoering van het volgende vervoersplan.

29.04 Yoleen Van Camp (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister, ik ben blij met uw bevestiging dat de oplossingen onderzocht worden en dat zij er uiterlijk in 2023 bij de bijsturing van het volgende vervoerplan ook komen.

Ik wil daarbij zeker nog opmerken dat wij een beetje wantrouwig zijn en met de Kempische collega's de vraag aan u zullen blijven stellen. Kijk dus niet raar op als wij hier binnenkort opnieuw staan met de vraag. Wij stellen die al sinds 2014. Dat is dus al zes jaar. Intussen zitten wij met een van de slechts werkende verbindingen van het hele land wat de stiptheid betreft.

Misschien kent u die verbinding? Ondanks beloftes is zij niet verbeterd in al die jaren. Ik heb de stiptheid systematisch in kaart gebracht. Ik kan de percentages hier noemen. Los van de afgeschafte treinen gaat het om percentages van 70 %, 60 %, 60 %, 60,80 %, de P-trein zelfs 37 %.

Vanuit de Kempen hebben wij geen opties, met de verzadigde E313 en E34-verbindingen, dan om de trein te nemen op dat traject. Het is een regio met 500.000 inwoners. Wij dringen echt aan op een oplossing.

Ik ben blij dat u het zegt, maar dat zal mij er niet van weerhouden in de toekomst de vordering van de concrete studies en pistes te vragen, zodat wij in 2023 niet hoeven te horen dat het studiewerk nog moet beginnen, want dat is vorige keer bij de aanpassing van het vervoerplan gebeurd. Wij zullen de kwestie blijven opvolgen.

29.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Dank u wel, mijnheer de minister.

Zoals mijn collega al aankaartte, zijn de vertragingen aanzienlijk, zelfs in coronatijden De P-trein Brussel-Mol heeft een stiptheid van 50 % tot 60 %. Dat is bedroevend.

Het wordt hier regelmatig aangekaart. Er zijn hier heel wat Kempische collega's. Ik hoop dat er echt werk van gemaakt wordt, want op het moment is het echt dramatisch voor de Kempische reiziger.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, collega's, vermits mevrouw Van Bossuyt aangekomen is, kan zij haar vraag stellen.

30 Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de richtlijn over de passagiersrechten" (55013826C)

30 Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le règlement européen sur les droits des passagers" (55013826C)

30.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor de hoffelijkheid om mij alsnog mijn vraag te laten stellen, nadat ik weerhouden was in een andere commissie.

Mijnheer de minister, deze vraag heeft betrekking op de Europese passagiersrechtenrichtlijn.

Voor ten gevolge van de coronacrisis geannuleerde vluchten moeten luchtvaartmaatschappijen de consument een alternatieve vlucht aanbieden zonder bijbetaling, zoniet heeft die recht op terugbetaling. Een voucher voor een latere datum mocht ook maar kon niet verplicht worden. Als snel bleek dat sommige luchtvaartmaatschappijen weigerden te voldoen aan deze duidelijke Europese regels. Ik vroeg u in oktober een stand van zaken met betrekking tot deze praktijken en u antwoordde dat er geen luchtvaartmaatschappijen meer waren die een voucher oplegden in plaats van een terugbetaling te geven en dat uw diensten daar geen klachten meer over ontvingen.

Ik vond dat toen al vreemd maar dat is nu des te meer het geval, daar ik andere cijfers ontvangen heb die aangeven dat er wel degelijk nog problemen zijn met de terugbetaling van die als gevolg van de coronacrisis geannuleerde vluchten. Zo heeft het Europees Centrum voor Consumentenbescherming in België de afgelopen zes maanden 1087 klachten met betrekking tot de passagiersrichtlijn ontvangen. Dat is toch niet

min.

Mijnheer de minister, hoeveel klachten hebben uw diensten de afgelopen zes maanden ontvangen over dit onderwerp? Blijft u bij uw standpunt uit oktober dat er geen problemen meer zijn met luchtvaartmaatschappijen? Zo ja, hoe verklaart u dan de cijfers die wij ontvangen hebben van het ECC?

Zal u contact opnemen met het ECC om een zicht te krijgen op de aanhoudende problemen? Welke stappen zal u ondernemen om ervoor te zorgen dat reizigers hun rechten kunnen doen gelden?

Hoe zal u de kenbaarheid van de cel Passagiersrechten vergroten zodat de consument weet waar hij met zijn klacht terecht kan?

Kan u meer uitleg geven over de klachtenbehandeling bij de cel Passagiersrechten? Ik ben me ervan bewust dat deze niet de bevoegdheid heeft om luchtvaartmaatschappijen te dwingen tot terugbetaling, maar ze staat natuurlijk wel in voor de handhaving van de regels. Ik had dan ook graag vernomen hoe de consument concreet geholpen wordt en hoe men de luchtvaartmaatschappijen ertoe tracht te bewegen om toch tot terugbetaling over te gaan.

Tot slot, is op Europees niveau nog verder onderhandeld over een aanpassing van de passagiersrechtenrichtlijn?

30.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Van Bossuyt, de afgelopen zes maanden werden door de dienst Passagiersrechten van het DGLV 1.430 dossiers geregistreerd. Dat kan gaan om formele klachten of verzoeken om informatie over passagiersrechten, maar het merendeel van de ontvangen dossiers heeft duidelijk betrekking op problemen in verband met COVID-19. De afgelopen twee maanden werden echter slechts 333 dossiers geregistreerd. Wij kunnen op dit ogenblik dus een relatieve daling van het aantal ontvangen klachten per maand vaststellen.

De terugbetalingen nemen in de meeste gevallen nog steeds langer in beslag dan de in de Europese verordening voorziene termijn van 7 dagen. Wel is het zo dat de Europese luchtvaartmaatschappijen die vanuit België opereren, ondertussen allemaal zijn overgegaan tot terugbetalingen aan de passagiers die hiervoor opteren, maar met vertraging.

De FOD Mobiliteit heeft uiteraard geen kennis van het aantal en de soort klachten die binnenkomen bij het ECC, aangezien dat een andere dienst is die ressorteert onder noch gefinancierd wordt door de FOD Mobiliteit. De klachten ontvangen door de dienst Passagiersrechten van het DGLV betreffen nu hoofdzakelijk problemen met de terugbetalingstermijn.

Wat uw derde, vierde en vijfde vraag betreft, de passagier moet in eerste instantie zelf proberen contact op te nemen met de luchtvaartmaatschappij om genoegdoening te krijgen. Sinds het begin van de crisis is op de website van de FOD Mobiliteit een ruimte COVID-19 Passagiersrechten gecreëerd. Passagiers kunnen zich daar informeren over hun rechten. In veel gevallen constateren wij evenwel dat er enkel contact wordt opgenomen met het reisagentschap of de ticketverkoper. Indien de passagier op die manier geen genoegdoening vindt binnen een redelijke termijn, kan er een klacht worden ingediend bij de cel Passagiersrechten, die vervolgens contact opneemt met de luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappij dient binnen de negen weken een antwoord te bezorgen. Indien het DGLV vaststelt dat een luchtvaartmaatschappij systematisch de verplichtingen onder de Europese verordening scant, kunnen de inspectiediensten van het DGLV overgaan tot het opstarten van een sanctieprocedure, zoals voorzien in de wet van 27 juni 1937. Zoals ook voorzien in de aanbevelingen van de Europese Commissie, wordt in voorkomend geval ook rekening gehouden met de goede wil en de financiële toestand van de luchtvaartmaatschappij. De cel Passagiersrechten van het DGLV blijft in voortdurend contact met de luchtvaartmaatschappijen waarover zij klachten ontvangt en wijst hen op de geldende regelgeving en de mogelijke sancties, verbonden aan de niet-naleving ervan.

Ik zal van mijn kant niet nalaten om bij elke ontmoeting met de managers van de luchtvaartmaatschappijen hen te herinneren aan hun verplichtingen op het gebied van de rechten van de passagiers en erop aan te dringen dat er zo spoedig mogelijk een gunstig resultaat wordt bereikt op het gebied van de terugbetaling. Zo bevestigde de CEO van Brussels Airlines mij dat de maatschappij al haar vertragingen had ingehaald en dat er alleen nog onduidelijke of betwiste gevallen overblijven. Tijdens dit gesprek was de luchtvaartmaatschappij zeer open over dit probleem.

Er is nog steeds de intentie van meerdere actoren op het Europese niveau om de Europese verordening te herzien. Dit vertaalt zich begin 2020 in het formuleren van concrete voorstellen vanwege het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie. Deze werkzaamheden werden echter stilgelegd omwille van het begin van de gezondheidscrisis. Vandaag is het onduidelijk of het Portugese voorzitterschap het voorstel tot hervorming van de verordening opnieuw zal agenderen. De erg bijzondere omstandigheden veroorzaakt door de pandemie hebben echter de aandacht gevestigd op de vraag of er een noodzaak is om verdere wijzigingen al dan niet op korte termijn aan te brengen aan de verordening om hier het hoofd aan te bieden.

30.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het is toch wel vreemd dat u mij in oktober antwoordt dat er geen problemen meer zijn en dat u nu zegt dat er 1.430 dossiers hangende zijn van de laatste zes maanden. Dat klopt toch niet.

30.04 Minister Georges Gilkinet: Er zijn zoveel dossiers geregistreerd, maar info vragen is ook een registratie. Dat zijn niet altijd klachten.

30.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): U zegt dat er de afgelopen twee maanden slechts 333 dossiers waren. Ook al zijn het er tien, dat zijn dan tien mensen die onterecht hun geld niet terugkrijgen voor een reis waar ze vaak heel lang voor gespaard hebben. Ik zou dat zeker niet minimaliseren, zoals ik de indruk heb dat u dat doet.

De FOD Mobiliteit heeft geen directe band met de ECC, volgens u. Het zou wel een teken van goed bestuur zijn als u hoort dat er een bepaalde instantie is die ook met die problematiek bezig is, u of uw diensten toch contact opnemen om te zien of u kunt samenwerken om ervoor te zorgen dat de mensen hun rechten kunnen laten gelden.

Wat de verordening en de mogelijke hervormingen daarvan betreft, hoop ik dat u er zeer aandachtig voor zult zijn. Ik heb vernomen dat in de wijzigingen die al op tafel gelegd zijn de rechten van de passagiers op een terugbetaling en de voorwaarden waaronder ze een terugbetaling kunnen krijgen een heel stuk verminderd zouden worden. Hopelijk zult u er zeker de nodige aandacht aan besteden om dit te vermijden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55014049C de M. Rigot est transformée en question écrite. Les questions n°s 55014092C et 55014093C de M. Scourneau sont reportées.

30.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb tijdens de commissievergadering van 10 februari een aantal vragen laten omzetten in schriftelijke vragen. Dan is de afspraak dat wij de schriftelijk voorbereide antwoorden toegestuurd krijgen, maar ik heb ze nog niet ontvangen. Het is wel belangrijk om die afspraken te honoreren; anders zullen we die omzettingen veel minder vragen en worden onze commissievergaderingen nog langer.

De **voorzitter:** Dat is waar. Kunt u de nummers van de vragen aan het secretariaat meedelen?

30.07 Minister Georges Gilkinet: Stonden ze in het verslag, mijnheer Van den Bergh? We zullen dat bekijken, maar de bedoeling is om die antwoorden snel op te sturen.

De **voorzitter:** Normaal gezien worden de antwoorden snel naar de leden gestuurd. Als het niet snel kan gaan, zullen wij de vragen niet meer laten omzetten in schriftelijke vragen.

31 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De positie van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, de heer Fontinoy" (55013988C)

31 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La position du président du conseil d'administration de la SNCB, M. Fontinoy" (55013988C)

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in november 2019 heb ik aan uw voorganger een mondelinge vraag gesteld over de positie van de heer Fontinoy als voorzitter van

de raad van bestuur van de NMBS.

Het onderwerp van mijn vraag toen was een vooronderzoek naar het aanvaarden van steekpenningen. De heer Fontinoy werd toen verdacht van het aanvaarden van smeergeld bij de verkoop van onroerend goed in eigendom van de NMBS. Nu lezen we dat hij opnieuw wordt verdacht van het aanvaarden van steekpenningen. Deze keer gaat het niet om vastgoed, maar zou de voormalige rechterhand van Didier Reynders, nota bene huidige eurocommissaris voor Justitie, zich hebben laten betalen om te zoeken naar een oplossing voor de geblokkeerde miljoenen van prins Laurent in Libië. Opnieuw een schimmig verhaal dus.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Hebt u de heer Fontinoy aangesproken over deze beschuldiging? Wat was zijn reactie? Kan de heer Fontinoy nog wel functioneren als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, zeker in deze woelige politieke tijden? Loopt de NMBS hiermee geen ernstige reputatieschade op? Wanneer verstrijkt het mandaat van de heer Fontinoy als voorzitter van de raad van bestuur?

31.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, ik heb eveneens kennis genomen van de nieuwsberichten die hierover zijn verschenen. Als minister herinner ik u eraan, voor zover dat nodig is in een democratisch parlement, dat een fundamenteel principe van onze institutionele structuur de scheiding der machten is. Een ander fundamenteel principe is het vermoeden van onschuld. Ik zal hierover dus geen uitspraken doen alvorens het gerechtelijk onderzoek is afgelopen.

Wat betreft uw vraag naar de einddatum van het mandaat van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, kan ik u meedelen dat het bestuursmandaat en het daarmee verbonden voorzitterschap in oktober 2019 ten einde liep. Omdat de regering zich toen in lopende zaken bevond, werd er geen beslissing genomen over deze en andere verlopen bestuursmandaten. De beslissing over de invulling van de verlopen bestuursmandaten zal de volgende weken of maanden worden genomen. Voor mij is het vlugst, het beste.

31.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwachtte mij enigszins aan dit antwoord.

We hebben in het kader van de beslissing over de sluiting van de 44 loketten gezien hoe belangrijk de raden van bestuur zijn. Dat zijn belangrijke functies. Ik heb toen ook het voorstel van Groen ondersteund, namelijk dat het niet slecht zou zijn dat ook mensen van de reizigersorganisaties deel zouden uitmaken van de raad van bestuur. Misschien wordt het ook tijd voor wat verjonging in de raad van bestuur? De heer Fontinoy is immers al meer dan 70 jaar.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 04.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.04 uur.