

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

du

MARDI 30 MARS 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 30 MAART 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 De coronamaatregelen bij de NMBS: actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen bij de NMBS" (55015521C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe coronamaatregelen voor het treinvervoer" (55015716C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe coronamaatregelen op het spoor" (55015720C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanitaire maatregelen bij de NMBS en de ingebrekestelling van de minister van Mobiliteit" (55015809C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebrekestelling van de minister door de gouverneur van West-Vlaanderen" (55015833C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen op de trein tijdens de paasvakantie" (55016017C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe coronamaatregelen bij de NMBS" (55016045C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen in de trein" (55016046C)

01 Les mesures corona à la SNCB: débat d'actualité et questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de lutte contre le coronavirus à la SNCB" (55015521C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures contre le coronavirus pour le transport ferroviaire" (55015716C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures contre le coronavirus dans les trains" (55015720C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures sanitaires à la SNCB et la mise en demeure du ministre de la Mobilité" (55015809C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en demeure du ministre décidée par le gouverneur de la Flandre occidentale" (55015833C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus dans les trains pendant les vacances de Pâques" (55016017C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles mesures anti-covid à la SNCB" (55016045C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus dans les trains" (55016046C)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, ik heb mijn vraag nog ingediend vooraleer er sprake was van een speciaal regime voor de treinen naar de kust. De vragen gaan dus meer in het algemeen over de coronamaatregelen op het spoor, maar ze zullen ongetwijfeld ook de basis vormen voor de rest van het debat.

De nieuwe, meer besmettelijke varianten zorgen ervoor dat de besmettingsaantallen weer aan het stijgen zijn. Ik hoef dat niet meer toe te lichten. Sinds de uitbraak van de pandemie is het openbaar vervoer een belangrijk element geweest in het debat. Er geldt een mondkemperplicht, de bezettingsgraad wordt getoond in de nieuwe NMBS-app enzovoort.

Uit de realiteit blijkt dat het vaak behoorlijk druk kan zijn op de trein, zeker tijdens de ochtend- en avondspits. Collega Roggeman heeft daarop ook al herhaaldelijk gewezen. Daarom wil ik graag nogmaals de volgende algemene vragen stellen, los van de situatie op de treinen naar de kust.

Hoeveel besmettingen met het coronavirus werden toegewezen aan risicocontacten op de voertuigen van de NMBS? Het antwoord op die vraag is mogelijk niet zo eenvoudig, aangezien de contacttracing dat niet altijd toelaat. Misschien kunt u hierover wel een aantal elementen van antwoord formuleren? Daarom leg ik het u even voor.

Bestaat er vandaag wetenschappelijk onderzoek over het mogelijke besmettingsrisico op het openbaar vervoer? Zijn er bijvoorbeeld gegevens uit het buitenland en wordt daarmee rekening gehouden? Zijn er door de aanwezigheid van de nieuwe en meer besmettelijke varianten in ons land preventief bijkomende beschermingsmaatregelen genomen voor het personenvervoer per trein? En toen kwam de maatregel voor de treinen naar de kust...

Hoe verloopt de naleving van de maatregelen en de controle daarop? Hoeveel overtredingen werden er vastgesteld? Werden daar boetes voor uitgeschreven en zo ja, hoeveel?

Kan het nuttig zijn om, zoals in andere Europese landen, FFP2-maskers of chirurgische maskers te verplichten?

Wat is de verluchtingscapaciteit van de verschillende treinstellen? Worden de wagons voldoende verlucht? Ik vermoed dat er een groot verschil is tussen de oudere en nieuwere stellen; bij de oudere is het noodzakelijk om de ramen te openen.

Wordt de maximale capaciteit voldoende gecontroleerd? Dat is een belangrijke vraag, denk ik.

Wat is de feedback van de reizigers op de indicatie van de bezettingsgraad in de nieuwe app?

Tot slot, is deze thematiek recent ook ter sprake gekomen op het Overlegcomité van de ministers van Mobiliteit? Zo ja, hoe staan uw collega's van de gewestregeringen tegenover de verdere maatregelen ter bescherming van de reizigers op het openbaar vervoer in ons land?

Al deze vragen komen voort uit een algemene opmerking die weleens gemaakt wordt: er zijn zo veel beperkende maatregelen voor de burgers van ons land, maar iedereen mag wel samen op het openbaar vervoer. Kunnen we die gemakkelijk gemaakte opmerking counteren met cijfers in de hand?

01.02 Frank Troosters (VB): *Op vrijdag 19 maart 2021 besloot het Overlegcomité dat reizigers die met de trein op weg zijn naar toeristische trekpleisters tijdens de weekends en de schoolvakanties enkel nog aan het raam mogen zitten. De maatregel zou ingaan op 3 april 2021.*

Welke impact zal deze maatregel hebben op de totale vervoerscapaciteit van de NMBS?

Welke financiële impact zal deze maatregel hebben op de inkomsten van de NMBS?

Op basis van welke criteria wordt bepaald of er sprake is van een toeristische trekpleister?

Zal de NMBS maatregelen nemen om haar vervoerscapaciteit toch op het normale niveau te houden? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

Werd voor het afkondigen van de nieuwe maatregel overleg gepleegd met de NMBS?

Zo ja, wanneer en wat was het standpunt van de NMBS? Zo neen, waarom niet?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het raamakkoord is nog niet in werking getreden en we zien vandaag al dat het problematisch is. Ik kreeg net nog bericht van iemand die in het Zuidstation de trein moest nemen en daar drie uur op moest wachten. De reizigers weten niet of ze mee zullen kunnen of niet. Het is een catastrofe en het raamakkoord werd nog niet uitgevoerd! Ik weet niet of u de blog van Sofie hebt gelezen, een pendelaarster, die zich heel veel vragen stelt.

U neemt de trein en u hebt het gelezen? Volgens haar neemt u de trein niet en zij begrijpt niet goed hoe het mogelijk is dat een minister zo'n maatregel invoert, terwijl we goed weten dat die niet werkbaar zal zijn.

De reizigers hebben heel veel vragen. Wat gebeurt er als de mensen de trein niet kunnen nemen? Wat zullen ze doen met hun ticket? Er zijn heel veel vragen en die zorgen voor heel veel stress.

Daarnaast zien we hoe in Brussel, waar ik woon, het geen probleem is om aan het raam te zitten op de metro of de tram. Daar mogen reizigers overal zitten en is er kennelijk geen besmettingsgevaar. Voor de reizigers zijn de maatregelen uit het akkoord onbegrijpelijk.

Via uw woordvoerder hebben we vernomen dat die moeilijk uitvoerbare maatregel een idee was van coronacommissaris Pedro Facon. Klopt dat?

Is er een voorafgaand overleg geweest met de NMBS over de nieuwe maatregel? Zo ja, wat was de visie van de spoormaatschappij?

Op welke manier moeten de nieuwe maatregelen worden gehandhaafd? Er zijn tal van bezwaren te bedenken.

Wat indien reizigers geen vrije plaats meer aan het raam vinden wanneer de trein al vertrokken is? Zullen reizigers die geen vrije plaats meer vinden op de trein, door de NMBS worden gecompenseerd? De trein naar zee kost meer dan 30 euro. Stel dat men niet kan vertrekken, wat gebeurt er dan met het ticket?

Hoeveel omzetverlies zal de NMBS naar schatting lijden hierdoor? Hoeveel extra kosten zal de NMBS moeten maken om de maatregelen uit te voeren en te controleren? Is het dan niet beter om de eerste klasse open te stellen voor iedereen? Op die manier wint men toch gemakkelijk 10 % extra plaatsen op de trein.

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, iedereen zag van mijlenver aankomen dat de paasvakantie opnieuw een potentieel probleem zou worden. Wij hebben daar al voor gewaarschuwd in een soortgelijk debat na de krokusvakantie. We moesten ons voorbereiden, maatregelen nemen. Letterlijk op elke zonnige vakantiedag sinds maart vorig jaar heeft zich een gelijkaardig scenario afgespeeld. De NMBS heeft tot twee weken geleden het licht van de zon ontkend, we hebben telkens opnieuw gehoord dat er toch geen probleem was.

De NMBS voerde gewoon het beheerscontract uit. Een volle trein waarop elke stoel bezet was, moest toch wel kunnen. De NMBS moest zich niet aanpassen. Dat is de communicatie van uzelf en de NMBS-directie van het afgelopen jaar in een notendop.

Gelukkig heeft de gouverneur van West-Vlaanderen u en de NMBS de arm omgewrongen en verplicht om na meer dan een jaar eindelijk in actie te schieten, anders lag er wellicht nog altijd niks op tafel. De besliste maatregelen, zoals de fameuze raamregel, worden ontvangen op veel kritiek. De effectiviteit ervan is twijfelachtig. Ik ben er echter blij om dat er nu tenminste een keuze gemaakt is en maatregelen genomen worden door de NMBS. Dat is op zich, na dit voorjaar, al een klein mirakel.

Er zijn nog maatregelen. De NMBS zal in de paasvakantie namelijk een proefproject op poten zetten om de reizigersstromen naar Oostende te voorspellen. Er is meer dan een jaar verstreken sinds de eerste lockdown en volgende week zal de NMBS eens beginnen aan een proefproject. Dat is niet te schatten.

Dat de invoering van een bijkomende week paasvakantie voor problemen zou zorgen, zag iedereen al aankomen. Vorige week was al duidelijk dat de hotels en B & B's voor deze week volgeboekt waren. U wist

dat zelf ook en dat probleem is u ook gesignaleerd. De vraag is u gesteld door verschillende journalisten. Vorige week nog hebt u in live interviews de vraag voorgeschoteld gekregen waarom de maatregelen niet vervroegd werden.

U was vorige week donderdag te gast in *De Ochtend*. De journalist heeft u de vraag gesteld of iedereen volgende week nog in een volle trein naar zee mag afreizen. U antwoordde dat het theoretisch geen echte vakantie is. De vraag was dan of dat geen week opgeschoven moest worden. U antwoordde dat de NMBS alert blijft. U wilde de mensen niet afraden om naar de kust te gaan. Gisteren heeft de NMBS dan in uw plaats de mensen afgeraden om naar de kust te gaan. Deze oproep moeten ze vandaag noodgedwongen herhalen. De voorspelde problemen komen vandaag immers helemaal uit.

Ik heb hier een sfeerbeeld bij mij, maar u zult het zelf ongetwijfeld ook al hebben gemerkt: overrompelingen in Brussel-Noord en Gent-Sint-Pieters, opeengehoopte reizigers in de stations. Er is nog altijd geen *crowd control* in de stations, die meer inhoudt dan dat we mensen laten aanschuiven voor een hek, en dat meer dan een jaar na de eerste lockdown. Ik vind dat hallucinant.

Ik val in herhaling. Ik zeg eigenlijk al een heel jaar hetzelfde in de commissie. Tot mijn grote spijt en frustratie zijn de omstandigheden vandaag zo dat ik eens te meer in herhaling moet vallen. Ik zou heel graag zien dat het de laatste keer is.

Mijnheer de minister, hoelang moeten wij die toestanden nog aanzien? Wanneer zal de NMBS het reservatiesysteem eindelijk uitwerken? Is zij daarmee bezig? Ja of neen?

01.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *De paasvakantie staat voor de deur. Met de coronacijfers die elke dag verder stijgen moet het een periode zijn om de coronacijfers opnieuw onder controle te krijgen: minder verplaatsingen naar het werk, schoolgaande kinderen die thuisblijven,... Tegelijk wordt er gevreesd voor vele dagjestoeristen, overvolle kustgemeentes, drukte in toeristische steden of bij grote wandelgebieden en vooral te drukke treinen. Om het virus neer te slaan tijdens deze twee weken vakantie moet er een extra tandje bijgestoken worden, ook op de trein.*

Hoewel het personeel een pluim verdient voor hun enorme inzet, ging het op andere vlakken tijdens de afgelopen vakanties ook wel eens mis: overvolle treinen, lange wachtrijen wanneer treinen afgeschaft zijn of vertraging hebben, ongelukkige toegangscontroles boven aan roltrappen, geen handgels op de trein noch aan de loketten, weinig ventilatie in de treinen, ...

Ook minister Vandenbroucke riep het openbaar vervoer op om bijkomende maatregelen te nemen en het Overlegcomité besliste dat enkel de zitplaatsen aan het raam toe te laten tijdens het weekend en de vakantie, dit voor treinen naar 'toeristische bestemmingen'.

In deze commissie is er al vaker gepleit voor restricties op de trein. Het uitblijven van maatregelen noodzaakte deze beslissing die tegelijk veel vragen oproept. Naast de monitoring van de bezettingsgraad zijn er nog enkele quick wins, zoals handgels aan al de loketten, te realiseren.

Kan u meer duidelijkheid geven over de genomen beslissing? Wat wordt als 'toeristische bestemming' aanzien? Hoe wordt de bezetting van de trein gemonitord? Hoe zullen reizigers hiervan op de hoogte gesteld worden voor het opstappen op de trein?

Is er reeds overleg geweest met de NMBS om deze beslissing praktisch te implementeren? Welke moeilijkheden zijn er volgens de NMBS om de beslissing uit te voeren? Worden er aspecten van de maatregel aangepast?

Bent u als minister van oordeel dat er nog bijkomende maatregelen moeten genomen worden door de NMBS om de veiligheid op de treinen te garanderen, zowel voor, tijdens als na de paasvakantie?

U sprak tijdens de vorige commissie van een proefproject dat zal worden toegepast op het reizigersverkeer richting Oostende tijdens de paasvakantie. Kan u hier meer details over geven?

Zal er ook handgel voorzien worden bij alle loketten?

01.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 19 maart heeft het

Overlegcomité een nieuwe maatregel afgekondigd die de sanitaire veiligheid op de trein moet verhogen. Vanaf 3 april mag er tijdens de weekends en schoolvakanties enkel aan een raam plaatsgenomen worden op treinen naar een toeristische bestemming. Hoe de NMBS die maatregel precies gaat toepassen, is vandaag nog steeds niet duidelijk. U hebt al verduidelijkt dat het enkel treinen naar de kust betreft, maar verdere details zijn nog niet bekend.

Het valt wel op de kustburgemeesters en gouverneur Decaluwé positief reageerden terwijl TreinTramBus beweert dat de maatregel onwerkbaar is. Op 22 maart heeft de gouverneur van West-Vlaanderen gezegd dat hij u een ingebrekestelling had overgemaakt, omdat er zijns inziens pertinente onwil was bij de NMBS, schuldig verzuim zelfs, om voldoende maatregelen te nemen bij grote drukte. Hij had het ook over onvoldoende politieke wil van uw kant. Twee dagen later bleek er echter een productief gesprek geweest te zijn tussen hem en uw kabinet. Het resultaat was naar verluidt dat de protocollen eindelijk worden aangepast door de NMBS.

Mijnheer de minister, kan u toelichten wat de nieuwe maatregel exact inhoudt en hoe deze zal worden toegepast door de NMBS? Wat wil men hier eigenlijk mee bereiken? Is de NMBS hier vooraf over geconsulteerd?

Hoe zal de NMBS omgaan met de mogelijke sluiting van stations op burgemeestersbevel? Onder andere de heer Tommelein heeft immers herhaaldelijk gedreigd met het sluiten van het station op zijn bevel indien de treinen toch te vol zouden zitten.

Is er effectief een ingebrekestelling aan u overgemaakt door de gouverneur van West-Vlaanderen? Hoe gaat u hiermee om? Kan u toelichten wat het overleg van 24 maart concreet heeft opgeleverd?

Kan men niet overwegen om een soort reservatiesysteem in te voeren, gelet op de huidige drukte in de stations? Dat zou de NMBS immers meer zekerheid kunnen geven over de te verwachten volkstoeloop. Aan de andere kant biedt zo iets ook de reiziger garanties. Nog erger dan geen ticket kunnen kopen omdat er geen plaats is op de trein, is immers wel een ticket kunnen kopen, maar vervolgens uren te moeten wachten in een station, om uiteindelijk misschien toch niet op de trein te kunnen. Misschien kan de huidige situatie het mogelijk maken om iets dergelijks te overwegen.

01.07 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, le dernier Codeco a décidé d'imposer à tous les adultes de s'asseoir du côté fenêtre dans les trains à destination des zones touristiques. Ce vendredi, votre cabinet a précisé que cette mesure ne sera imposée qu'à bord des trains à destination de la Côte et non aux trains qui en reviennent ni vers les autres destinations touristiques.

Que les transports publics doivent adapter leur offre pour répondre à la crise est une évidence. L'inquiétante nouvelle accélération de la propagation du virus covid-19 impose une responsabilité collective à laquelle aucun secteur ne peut déroger.

Il est par ailleurs essentiel d'assurer une cohérence entre les mesures afin que celles-ci soient comprises par toutes et tous. À cet égard, puisque les déplacements ne sont pas interdits, on attend de la SNCB qu'elle puisse répondre aux demandes de déplacement en offrant des mesures d'éloignement suffisantes.

Dès lors, monsieur le ministre, comment expliquez-vous que l'obligation de s'asseoir du côté des fenêtres ne s'applique pas aux trains qui reviennent de la Côte? Pourquoi d'autres zones touristiques ne sont-elles pas concernées par la mesure?

Comment la SNCB fera-t-elle respecter la mesure? Comment évitera-t-elle des attroupements massifs sur les quais? Dispose-t-elle des moyens humains suffisants? Comment éviter que les cheminots, à bord des trains ou sur les quais, subissent des risques de contamination?

Face à la nouvelle propagation du virus, la SNCB ne devrait-elle pas augmenter à nouveau le nombre de places assises sur tout le territoire afin d'offrir un maximum d'espace entre les voyageurs, qu'ils aillent vers la Côte ou ailleurs?

01.08 Minister Georges Gilkinet: Beste collega's, de pandemie duurt nu al meer dan een jaar en het is voor iedereen moeilijk; wij snakken allemaal naar meer vrijheid. Sinds het begin van de pandemie zijn er treinen blijven rijden, om werknemers naar hun werk of kinderen naar school te brengen of gewoon om mensen te

brengen waar zij willen. Ik wil de medewerkers van de NMBS daarvoor uitdrukkelijk bedanken. Zij hebben er altijd voor gezorgd dat de treinen reden, ook in het diepste van de crisis, met respect voor de gezondheidsmaatregelen.

De NMBS neemt al maandenlang tal van maatregelen om alle ritten zo veilig mogelijk te laten verlopen. In dit stadium is het risico van besmetting in het openbaar vervoer niet nul, maar vrij klein. Op regelmatige basis vinden vergaderingen plaats met de International union of railways, waar wetenschappelijke gegevens worden uitgewisseld, mijnheer Van den Bergh. Een uitgebreid onderzoek van Deutsche Bahn heeft aangetoond dat er geen verhoogde incidentie was bij het treingebruik.

Les mesures prises sont connues:

- l'obligation du port du masque dans les trains, que la SNCB est sans doute la première à avoir exigée, est globalement respectée même s'il y a quelques constations contraires;
- la réalisation d'annonces microsystematiques sur la gestion de la pandémie;
- la nécessité de conserver autant que possible les distances;
- le nettoyage très régulier des trains;
- la mise à disposition de capacités maximales de trains alors que le nombre de voyageurs a très fortement diminué, et c'est toujours le cas pour le moment sauf exception;
- des mesures plus exceptionnelles comme le déclassement de voitures de première classe sur l'initiative des accompagnateurs de train ou des mesures de contrôle de foules spécifiques vers les destinations les plus fréquentées, notamment la Côte belge, les jours de beau temps, les week-ends ou pendant les vacances de carnaval.

De preventiemaatregelen worden conform de richtlijnen van Sciensano genomen. Daarnaast wordt een risicoanalyse uitgevoerd, in nauw overleg met de arbeidsartsen van de externe preventiediensten.

Het treinbegeleidingspersoneel en het stationspersoneel zien toe op de naleving van de coronamaatregelen op een sensibiliserende manier.

Les services de police sont chargés de contrôler le respect des mesures sur tout le territoire, y compris dans les gares et les trains si nécessaire. Le service interne de sécurité de la SNCB, Securail, a également été chargé de contrôler ces mesures et, en particulier, celles relatives au port du masque. En date du 14 mars 2021, monsieur Van den Bergh, ce service avait dressé 4 737 procès-verbaux pour non-port du masque. Sur le nombre de voyageurs de la SNCB, ce chiffre est relatif, même si, dans l'absolu, il peut apparaître important. Je pense, madame Vindevoghel, pour prendre le train régulièrement, que cette mesure est globalement bien respectée.

Je dois rappeler également que l'air est très régulièrement renouvelé dans les trains, surtout dans les trains les plus récents évidemment. Ce critère est important pour limiter la propagation du virus. Les études internationales réalisées – j'en ai cité – comme l'observation de ce qui se passe dans nos trains depuis le début de la pandémie n'indiquent pas un risque plus grand d'infection dans les trains que dans d'autres activités de la vie quotidienne, le risque zéro n'existant pas.

Néanmoins, à la veille des vacances de Pâques, les voyages à l'étranger restant interdits, il convenait de prendre des mesures complémentaires afin de limiter, autant que possible, les trop grandes concentrations de population à certains endroits du territoire, et donc le risque accru de contamination.

Ook de overheid neemt haar verantwoordelijkheid. Omdat het virus meer circuleert omwille van de Britse variant en met het oog op de evolutie van de pandemie werden bijkomende maatregelen genomen op het Overlegcomité van vrijdag 19 maart en woensdag 24 maart met de bewuste raammaatregel. Die maatregel is er gekomen op expliciete vraag van het coronacommissariaat. De maatregel gaat in op 3 april, het begin van de paasvakantie, en loopt tot eind april. De maatregel geldt niet op schooldagen en alleen voor toeristische bestemmingen. Er is een uitzondering voor kinderen onder de twaalf jaar. Zij kunnen bij hun ouders zitten.

À partir du moment où la décision a été prise, des discussions ont eu lieu avec la SNCB et le Centre fédéral de crise, notamment pour en définir les contours exacts et prendre les mesures d'accompagnement nécessaires pour les appliquer au mieux.

Si la côte belge n'est pas la seule zone touristique de notre beau pays, il a été observé que c'est elle qui

concentre le plus de voyages en train et peut générer une surcharge de ceux-ci, particulièrement en cas de beau temps. Ce sont les stations d'Ostende, de Blankenberge et de Knokke qui connaissent le plus d'affluence et auxquelles s'appliqueront la mesure, après analyse et discussion avec la SNCB.

Het is zeker geen gemakkelijk uitvoerbare maatregel, zeker niet voor de treinbegeleiders en Securail. Het zal nodig zijn om allemaal goed samen te werken, ook met de diensten van de politie die voor steun zullen zorgen.

Un nombre maximal d'agents de la SNCB seront mobilisés avec le support de renforts extérieurs de façon à ce que tout se déroule le mieux possible dans les stations et dans les trains. Je veux remercier ici la SNCB et ses travailleurs pour les efforts réalisés. Les accompagnateurs seront notamment chargés d'évaluer le nombre de places disponibles dans les trains en vue d'en informer la station suivante, de déterminer ainsi le nombre de personnes pouvant monter dans le train dans cette station et de canaliser les voyageurs en attente. Dans ce cas, il est possible que des voyageurs doivent attendre en gare l'arrivée d'un train disposant de places assises.

Pour préparer l'application de cette mesure, nous avons analysé des flux avec la SNCB. Davantage que l'aller, c'est le retour de la mer qui risque de poser des difficultés dans les trains car tout le monde veut prendre le train au même moment, entre 18 h et 20 h, alors qu'on arrive de façon plus progressive vers la mer, du début de la matinée jusqu'au début de l'après-midi. Cela a pu engendrer, par le passé, des rassemblements non souhaités dans les stations concernées. Je me rappelle notamment de la situation à Ostende au mois d'août, qui était vraiment problématique.

Il convenait de prendre des mesures spécifiques pour répondre à ce phénomène, dont la mise en place de trains de réserve pour le retour et le déclassement systématique de la première classe. De même, il a été décidé de ne pas appliquer la règle de la fenêtre pour le retour. Par ailleurs, les autres règles sanitaires – par exemple, le port du masque, le fait de ne pas dépasser les 100 % de places assises – restent d'application, étant entendu que beaucoup de voyageurs descendent déjà du train à Bruges (à 13 minutes d'Ostende) ou à Gand (37 minutes d'Ostende). Cela laisse dès lors suffisamment de places pour celles et ceux qui poursuivent leur voyage dans d'autres directions. Il n'était pas question de laisser des personnes sur le quai, dans les gares ou dans les rues d'Ostende, de Blankenberge ou de Knokke, quel que soit le temps. Chacun a le droit de circuler en train, quelle que soit la direction.

Concernant les modalités pratiques encore plus concrètes, la SNCB assurera la communication vers les voyageurs dans les prochaines heures via ses différents canaux de communication. Me concernant, malgré la complexité de cette mesure, il convenait surtout de garantir la mobilité par train pendant ces prochaines vacances, de continuer à permettre aux Belges de se rendre à la mer si c'est leur souhait, et de le faire, le cas échéant, dans les meilleures conditions possibles. Je vous rappelle également qu'il existe plein d'autres destinations fantastiques dans notre pays, notamment pour des balades à pied ou à vélo, que ce soit au sud, au nord ou au centre du pays.

J'ai effectivement reçu un courrier recommandé du gouverneur de la Flandre occidentale dont j'ai accusé réception. La réaction du gouverneur m'est apparue quelque peu excessive. Elle ne correspond en tout cas pas à la méthode que j'ai choisie pour faciliter un dialogue porteur de solutions.

Je comprends tout à fait la difficulté pour la zone côtière de gérer un grand nombre de touristes alors que le secteur horeca est fermé pour les raisons que l'on connaît. Toutefois, j'estime qu'il est tout aussi important d'affirmer que la mer du Nord appartient à tout le monde.

Plusieurs réunions de concertation au sujet des mesures à prendre auxquelles participaient les représentants de la SNCB, du cabinet de ma collègue de l'Intérieur, du Centre de Crise que je remercie d'ailleurs pour son intervention, les bourgmestres de la Côte et le gouverneur ont été organisées. Ces réunions ont conduit à un apaisement et à un dialogue constructif qui a permis de déboucher sur des mesures spécifiques.

Op 5 maart heeft de NMBS al een innovatief voorstel gedaan voor een systeem dat de verwachte reizigersstromen naar de kust voorspelt en daarop anticipeert. Dit systeem is gebaseerd op informatie uit de reisplanner, beschikbaar via de app en de website van de NMBS. De grote meerderheid van de klanten consulteert vooraf de reisplanner om een treinrit te plannen. Er komt een pilootproject voor de treinen naar Oostende, dat in de paasvakantie wordt getest. De kustburgemeesters zijn tevreden met dit voorstel, dat

inderdaad zal moeten worden geëvalueerd.

Une meilleure communication est également prévue entre la SNCB et les services d'ordre de la zone côtière de façon à mieux anticiper l'arrivée des voyageurs. Je tiens à souligner l'importance de continuer à faire circuler les trains. Notre mobilité et notre liberté, je veux les défendre au mieux en ma qualité de ministre de la Mobilité.

He is ook een les uit de eerste lockdown dat de vrijheid om ons te verplaatsen cruciaal is voor ons mentaal welzijn. Mensen hebben dat nodig. Een week of een maand kunnen mensen in hun kot blijven, maar daarna worden zij gek.

Même si je ne trouve pas qu'il est très sage de se rendre à la mer dans des trains bondés ces jours-ci, je comprends tout à fait la volonté des Belges de continuer à se déplacer, surtout en train. C'est un moyen de déplacement agréable et sécurisé.

Enfin, je rappelle que des tas d'autres destinations sont accessibles – et le resteront – pendant ces vacances de Pâques. Je ne peux qu'encourager nos concitoyens à profiter de notre beau pays dans toutes ses directions, du nord au sud, en passant par le centre.

En ce qui concerne la situation du jour, je confirme que mon cabinet est en contact permanent avec la SNCB. Il avait attiré l'attention de la SNCB sur le risque, au vu de la météo positive, de voir davantage de voyageurs vers la mer. Un service de trains maximal est assuré, y compris pour le retour, avec des trains de réserve qui seront activés, comme ce sera le cas durant les vacances de Pâques.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord, maar ik heb wel twee bemerkingen.

Ten eerste, het blijft opvallend dat alle cijfers of onderzoeken erop wijzen dat er geen verhoogd risico lijkt te zijn op het openbaar vervoer of bij de treingebruikers, wat ons eigenlijk leert dat goed verluchte ruimtes met mensen die mondkmaskers dragen wel wat aankunnen.

Ten tweede, een jaar geleden opperden wij al dat een reservatiesysteem voor de toeristische treinen richting de kust een goede stap zou kunnen zijn. Aangezien we onlangs hebben geleerd dat meer dan 70 % van alle tickets elektronisch worden aangekocht, lijkt dat niet meer zo'n grote stap te zijn. Waarom is dat zo'n groot taboe? Ik denk niet dat het daardoor voor reizigers zoveel moeilijker zou worden om de trein te nemen en het biedt op zijn minst de zekerheid dat ze een plaats vinden op de trein. Dat zou hun heel wat ellende kunnen besparen, want de manier waarop het nu moet worden georganiseerd, is niet evident.

01.10 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid antwoord.

Het is natuurlijk geen gemakkelijke situatie. Niemand beweert dat. U hebt de NMBS terecht geprezen omdat de treinen zijn blijven rijden. Dat is natuurlijk positief, niemand wenst hier dat de treinen niet meer kunnen rijden, maar alles moet wel gebeuren met respect voor de geldende maatregelen om de gezondheid van de reizigers en het personeel te kunnen garanderen.

Daar knelt een beetje het schoentje. Er is nu een aantal maatregelen genomen. Ik verwijs ook naar het systeem om de reizigersstromen te gaan monitoren. We stellen echter vast dat ook vandaag weer de oproep is gedaan om niet naar de kust te gaan. Dat staat toch haaks op de bewering dat iedereen in alle vrijheid overal naartoe moet kunnen reizen?

Ik ben dus vooral bezorgd om het beheren en beheersen van die capaciteit. Ik kan alleen maar vaststellen dat er vandaag, na een jaar coronacrisis en ondanks de genomen maatregelen, alweer problemen zijn. Daardoor maak ik mij ook ernstig zorgen voor de komende weken en voor de paasvakantie.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik begrijp niet goed waarom men dat raamakkoord afsluit wanneer u hier zegt dat er eigenlijk niet zo veel verhoogde risico's zijn. U hebt hier zelf gezegd dat de risico's op de trein beperkt zijn, terwijl we weten wat de gevolgen van dat akkoord zullen zijn en wat een chaos het zal betekenen op de treinen. Hoe gaan ze dat allemaal organiseren? Ik weet het niet, de mensen begrijpen het niet. Ze moeten aan het raam zitten bij het heenrijden, maar niet bij de terugreis.

Op andere plaatsen is het niet nodig. De mensen snappen er niets meer van. Dan begrijp ik toch dat veel mensen heel misnoegd zijn over de politiek.

Wij vragen dat er meer treinen komen en dat ze beter worden gespreid aan de kust. Nu laat u zich doen door twee burgemeesters aan zee die niet te veel treinreizigers willen ontvangen, maar er zijn nog andere kustgemeenten, waar ook treinen naartoe kunnen rijden. Leg meer treinen in, zorg dat er meer mogelijkheden zijn, zorg dat de mensen de trein toch kunnen nemen. Wij begrijpen niet waarom het raamakkoord werd ingevoerd. Dat is onbegrijpelijk.

01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Uw hulde voor het treinpersoneel is zeker terecht en ik ben het ook met u eens dat de Noordzeekust van iedereen is en dat iedereen de kans moet krijgen om zich daarnaar te verplaatsen.

Ik stel mij wel grote vragen bij de manier waarop die raammaatregel is uitgevaardigd. Blijkbaar is dat gebeurd zonder voorafgaand overleg met de NMBS en terecht zegt u dat het niet gemakkelijk zal zijn om die maatregel af te dwingen. Eigenlijk komt het erop neer dat de NMBS hoopt om de toestroom van mensen met nog meer veiligheidspersoneel op een of andere manier te managen. Ik vrees dat deze manier van werken, samen met een oproep om ook de andere mooie plekken van ons land te bezoeken, niet zal volstaan om te vermijden dat mensen in de stations urenlang zullen moeten wachten op een trein.

Ik denk dat we toch een reservatiesysteem moeten kunnen overwegen.

Ten tweede zou ik een suggestie willen doen aan de NMBS om eens naar de evenementensector te kijken. Heel wat mensen zijn momenteel werkloos, maar hebben al jaren ervaring met *flow control* en het managen van grote groepen mensen. Misschien kan de NMBS samenwerken met bedrijven uit de evenementensector om de grote massa mensen die te verwachten valt in de stations op een betere manier te begeleiden en te spreiden. Op die manier moet het mogelijk zijn om onze kust bereikbaar te houden voor iedereen, want daar sta ik volledig achter.

01.13 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je pense effectivement que de nombreuses mesures sont mises en oeuvre et sont respectées dans les trains (port du masque dans les trains, dans les gares et sur les quais, vérification du port du masque avec la collaboration des agents de la SNCB, nettoyage des tablettes, etc.).

Il est de bon ton d'anticiper les voyages intrabelges via la SNCB pour éviter des rassemblements de personnes dans les wagons. Je souligne les différentes initiatives de la SNCB à ce sujet. Toutefois, la question des trajets retour de la côte reste pour moi en suspens. J'espère que cette question sera traitée et clarifiée dans la pratique.

01.14 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, we hebben dit debat al vaak gevoerd, na elke schoolvakantie. We vallen in herhaling. Ik hoop dat dit de laatste keer is dat wij in herhaling moeten vallen.

Ik concludeer in elk geval dat het reservatiesysteem er niet komt. Het is lang overwogen bij de NMBS. We horen nu dat daarvan geen sprake meer is. Dat is zeer jammer. Ik betreur dat. U rekent blijkbaar op de maatregelen die onlangs werden beslist.

Ik hoop dat u gelijk krijgt, mijnheer de minister. Ik hoop van harte dat het zal volstaan om de situatie onder controle te krijgen. Eerlijk gezegd vrees ik ervoor, maar ik hoop dat u gelijk hebt en ik niet.

Op korte termijn, de maatregelen werden beslist op 19 maart. De procedure is duidelijk. U hebt ze net toegelicht. Morgen en overmorgen voorspelt men opnieuw zonnig weer aan de kust. Is het echt noodzakelijk om nog te wachten tot het weekend om die besliste maatregelen, die al twee weken duidelijk zijn, uit te rollen? Zou het geen wijze keuze zijn om dat alsnog te vervroegen? Laat ons alstublieft niet passief staan kijken, terwijl men morgen en overmorgen exact dezelfde problemen als vandaag verwacht. Zou het geen goed idee zijn om voor een keer kort op de bal te spelen, om proactief te zijn en om die maatregelen waarop u zich beroept als oplossing nu in te voeren?

01.15 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb maar een deel van het antwoord van de

minister gehoord omdat ik nog in een andere commissie zat. Ik zal eerst dat antwoord grondig nalezen, vooraleer ik een repliek geef.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55014319C de M. Malik Ben Achour est reportée.

02 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin** aan **Zakia Khattabi** (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De ambitie inzake goederenvervoer per spoor" (55014614C)
- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het verdubbelen van het goederenvervoer per spoor" (55014839C)
- **Pieter De Spiegeleer** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het goederenspoor L27A ter hoogte van Oude Landen te Ekeren" (55015244C)
- **Pieter De Spiegeleer** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De verdubbeling van het goederentransport over het Belgische spoor tegen 2030" (55016003C)

02 **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin** à **Zakia Khattabi** (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les ambitions en matière de transport de marchandises par rail" (55014614C)
- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le doublement du transport de marchandises par rail" (55014839C)
- **Pieter De Spiegeleer** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La ligne marchandises L27A à la hauteur de Oude Landen à Ekeren" (55015244C)
- **Pieter De Spiegeleer** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le doublement du transport de marchandises par le rail belge d'ici 2030" (55016003C)

De heer Raskin en mevrouw Buyst zijn niet aanwezig.

02.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, voor mijn eerste vraag verwijs ik naar de schriftelijke versie.

Naar aanleiding van de aanleg van het nieuwe goederenspoor via de bestaande lijnen L27A ter hoogte van de "Oude Landen" te Ekeren werd geopteerd om dit nieuwe goederenspoor aan te leggen op een talud van 13 meter hoog. Vanuit de omliggende wijken is er heel wat protest tegen de aanleg van dit goederenspoor.

Het nieuwe goederenspoor is volgens de NMBS (Infrabel) noodzakelijk omwille van de toenemende trafiek op de betrokken spoorlijn. In een vroegere prognose uit 2008 stelde Infrabel dat het goederenspoor in 2020 overbelast zou zijn. Ondertussen blijkt dat de huidige capaciteit van de betrokken goederenspoorlijn slechts 30% bedraagt van de prognose uit 2008.

Kan de minister mij meedelen welke de actuele bezette capaciteit van het goederenspoor L27A "Oude Landen" is voor de jaren 2000, 2005, 2010, 2018, 2019?

Hoeveel beweging (en aantal treinen) worden er jaarlijks gerealiseerd op het goederenspoor L27A "Oude Landen"?

Wat zijn de prognoses van Infrabel betreffende het goederenspoor L27A?

Verantwoorden deze gerealiseerde bewegingen en capaciteit de geplande grote infrastructuurwerken en de aanleg voor een nieuwe goederenspoorlijn?

Mijnheer de minister, u mag mij het antwoord op die vraag gerust ook schriftelijk bezorgen.

Mijn tweede vraag is algemener. Wij werken nu ongeveer zes maanden samen. U beloofde dat het volume van het goederentransport op het Belgische spoor over tien jaar verdubbeld is. Dat was uw doelstelling en ik vermoed dat dat nog steeds het geval is. De cijfers en beloofde euro's logen en liegen er niet om. Als wij echter sommige bronnen mogen geloven, zijn die beloofde euro's nog niet voldoende. Dat is al een eerste reden voor enige argwaan ten opzichte van diverse beleidsdomeinen.

Hoe dan ook vernam ik graag wat de stand van zaken is in het overleg. Met welke regionale en lokale overheden werd er reeds rond de tafel gezeten? Werden er resultaten geboekt? Dezelfde vraag rijst in verband met het overleg met belangengroepen, private operatoren en platformen. Ook het EU-niveau is natuurlijk zeer belangrijk, zeker in het kader van het goederenvervoer in de brede context. Bent u de voorbije zes maanden reeds tot bepaalde inzichten en eventuele overeenkomsten dienaangaande gekomen?

De coronacrisis is helaas nog steeds niet achter de rug; we zitten nu in een volgende fase. In het licht van die evolutie, zitten er nog maatregelen in de pijplijn? Het gaat dan over maatregelen waarnaar het voorbije jaar reeds gevraagd werd en waaraan deels tegemoetgekomen werd, zoals de rijpadvergoeding.

Mijn laatste vraag is zeer actueel. De Suezblokkade, die sinds gisteren opgeheven is, toonde aan dat het Suezkanaal een flessenhals is voor de goederentrafiek van Azië naar Europa en omgekeerd.

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

Hierdoor komt de nieuwe zijderoute per spoor prominenter op de voorgrond, net zoals de vraag om die meer te promoten en te subsidiëren. Wat is uw visie daarop? Past die ook bij de ambities tegen 2030 of ziet u een andere evolutie na het Suezprobleem van vorige week dan dewelke u in het begin bij uw blijde intrede hier in het Parlement toelichtte? Welke visie hebt u, kort samengevat, daarop?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, een evaluatie van de bestaande steunregeling voor gecombineerd vervoer en verspreid vervoer is op mijn vraag aan de gang. Ze was reeds het onderwerp van een eerste bespreking met de sector in februari 2021. De contacten zullen de komende weken worden voortgezet.

Aangezien de financiële middelen beperkt zijn, zal ik er bijzonder nauwlettend op toezien dat het nieuwe systeem niet leidt tot inefficiëntie in de werkprocedure, dat ze transparant is en openstaat voor de gehele spoorwegsector, dat ze goed wordt gecoördineerd met eventuele gewestelijke steun, alsook dat ze een echte stimulans is voor de modale verschuiving.

Voor de toewijzing van capaciteit moet Infrabel artikel 33 van de spoorwegcode respecteren, waarin is bepaald dat aanvragen voor regelmatige diensten moeten worden ingediend en behandeld volgens de kalender in bijlage 7 bij de Europese richtlijn van 21 november 2012 betreffende het tot stand brengen van een Europese spoorwegruimte.

Een aanpassing aan het systeem van aanvragen zal er komen in de vorm van het project Timetabling Redesign (TTR), dat tegen 2025 bij de infrastructuurbeheerders van verschillende Europese landen zal worden geïmplementeerd. In dat project wordt ervoor gezorgd dat er na het bestellen van de reizigerscapaciteit nog voldoende performante capaciteit overblijft, die door goederenoperatoren kan worden besteld vanaf vier maanden tot een maand voor de ritdag.

Infrabel is actief in het pilootproject Amsterdam-Antwerpen-Parijs en heeft ook een TTR-implementatiemanager aangesteld.

Voor de projecten die zijn ingediend in het kader van het Europees Plan voor Herstel en Veerkracht, verwijs ik u graag naar mijn antwoord in de commissievergadering van 23 februari 2021.

Over de concrete projecten die dankzij deze enveloppe zullen worden uitgevoerd, zal ik pas mededelingen kunnen doen wanneer de definitieve keuze van de Europese Commissie gekend is.

Infrabel deelt mij mee actief deel te nemen aan de werkbank Haventracé voorgezeten door de Antwerpse gouverneur Cathy Berx. Infrabel heeft op verschillende momenten een uitgebreide toelichting gegeven bij het project "Oude Landen", naast de infomarkt die in 2019 in Ekeren werd georganiseerd in het kader van het openbaar onderzoek. Tijdens de sessies van de werkbank Haventracé in 2019 en 2020 werden de cijfers waarover Infrabel belicht in detail toegelicht en aan de deelnemers bezorgd.

Wat betreft het aantal treinen ter hoogte van vertakking Schijn beschikt Infrabel over de cijfers vanaf 2012. Het gaat daarbij over de effectief gereden ritten. Tijdens de laatste presentatie heeft Infrabel ook de

gevraagde prognose toegelicht. De trafiekprognose is onder meer gebaseerd op de prognose van het Planbureau. Dat blijkt ook uit de cijfers die gepubliceerd werden tijdens de laatste werkbanksessie. Er werd ook steeds een verslag gemaakt van deze sessies, dat vervolgens gedeeld werd met alle deelnemers.

Infrabel is uitvoerder van een project, in dit geval "Oude Landen". Op basis van de vooruitzichten van het Federaal Planbureau en de ambities van de overheid en de haven moet Infrabel bepalen op welke manier hieraan tegemoet kan worden gekomen.

De cijfers die u vroeg zouden u reeds als antwoord op uw schriftelijke vraag bezorgd moeten zijn. Als dat niet het geval is, zullen ze u zo snel mogelijk bezorgd worden.

02.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

Het betreft hier inderdaad een oorspronkelijk schriftelijke vraag die in een mondelinge vraag is omgezet. Ik ontvang graag de schriftelijke versie van uw antwoord want het was mij niet volledig duidelijk, wat zeker geen verwijt is.

Wat de algemene vraag over de ambitie van het goederenspoor tegen 2030 betreft, zegt u zelf dat de centen het probleem zouden kunnen zijn. Hierbij nam u het woord "probleem" weliswaar niet letterlijk in de mond, maar we zagen deze evidentie in november al aankomen.

Daarmee zullen we de komende jaren helaas nog geconfronteerd worden.

De klok tikt wel en 2030 is geen eeuwigheid ver weg. Rome is niet op één dag gebouwd, dat weten we, maar 2030 is, zeker in de context waarin we helaas gewend zijn dat Infrabel werken uitvoert, relatief dichtbij. Mijn argwaan en ongerustheid in dezen zijn dus zeker niet weggenomen.

Ik wil wel graag met een positieve noot eindigen. Ondanks het feit dat de heer Raskin en mevrouw Buyst hier nu niet zijn, stel ik toch vast dat in deze commissie het debat rond het goederenvervoer per spoor sinds uw intrede actueler is dan ooit tevoren. Dat is grotendeels aan uw ambitie ter zake te danken. Dat is veelzeggend, maar dat betekent uiteraard ook dat de verwachtingen in deze commissie, binnen dit Parlement, maar uiteraard ook op het terrein bijgevolg zeer groot zijn. Dat debat zal hier de komende maanden en jaren dus zeker verder gevoerd worden.

Dit wordt vervolgd.

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dodelijke werkongeval bij Infrabel" (55014746C)

03 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de travail mortel chez Infrabel" (55014746C)

03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op zaterdag 29 februari is een spoorwagenaar, een ploegbaas, die voor Infrabel aan de slag was via een onderaanneming, aangereden door een trein en overleden. Mijn gedachten gaan in de eerste plaats uit naar de familie, vrienden en collega's van de overleden spoorwagenaar. Niemand zou mogen sterven door het uitvoeren van zijn job. Drie jaar geleden zagen we reeds een gelijkaardig ongeval gebeuren, in Oostende. Ook toen werd een spoorwagenaar die tewerkgesteld was via een onderaannemer aangereden door een trein.

In oktober 2020, slechts vijf maanden geleden, gebeurde er ook al een dodelijk ongeval met een 62-jarige spoorwagenaar te Juprelle. Zo veel dodelijke ongevallen op onze sporen kunnen we niet tolereren.

Infrabel neemt steeds meer zijn toevlucht tot onderaanneming. Daarmee schuift men telkens de verantwoordelijkheid van zich af. Er is veel druk op de werven om snel te handelen en de sporen vrij te maken. Het werk wordt uitgevoerd in het donker, 's nachts, in mistbanken, bij regen en vriesweer. Werken op

het spoor is en blijft uiterst gevaarlijk.

Mijnheer de minister, hoe is het ongeval in Ruisbroek precies gebeurd? Wie was verantwoordelijk voor de veiligheid tijdens de werken? Voor welke onderaannemer was het slachtoffer aan de slag?

Volgens getuigenissen vanop het terrein zou het werk meteen na het dodelijke ongeval voortgezet zijn. Klopt dat? Wie gaf de opdracht tot het voortzetten van de werken?

Heeft Infrabel inzicht in alle onderaannemingen die actief zijn op de Belgische sporen? Staan die ook garant voor de veiligheid van alle werknemers die actief zijn voor onderaannemers van onderaannemers?

Welke maatregelen treft Infrabel om de veiligheid te garanderen van al wie op of rond de sporen werkt? Welke regels hanteert men in de aanbestedingen om sociale dumping tegen te gaan en maximale veiligheid af te dwingen?

Kunnen wij in deze commissie een overzicht krijgen van alle werkongevallen van spoorwegarbeiders de laatste vijf jaar op het Belgische grondgebied, om meer inzicht te krijgen in de problematiek en het gevaar dat de spoorwegarbeiders lopen?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, het overlijden van de spoorwegarbeider is een tragedie voor de grote familie van de spoorwegarbeiders. Als minister van Mobiliteit raakt hetgeen gebeurd is mij recht in het hart. Ik wil dan ook mijn uitdrukkelijke medeleven uiten met alle nabestaanden.

Het ongeval herinnert er ons ook aan dat werken in de spoorwegsector moeilijk en gevaarlijk is. Dat verklaart ook de zeer strikte beveiligingsmaatregelen die daar worden gehanteerd en gehanteerd moeten worden. In de toekomst moeten wij daarop nog nauwer toezien.

Ik kom tot uw vragen. Volgens hetgeen Infrabel momenteel als informatie ter beschikking heeft, heeft het slachtoffer zich begeven op een spoor in dienst.

Het onderzoek verloopt volgens de geldende wettelijke voorschriften. De aannemer draagt als werkgever de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van zijn personeelsleden. Het slachtoffer werkte voor de firma APK. Het slachtoffer werkte de nacht van vrijdag op zaterdag samen met zijn ploeg. Het ongeval gebeurde zaterdag om zes uur 's ochtends, aan het einde van de dienst. De rest van de nachtploeg keerde terug naar huis en bleef dus niet ter plaatse werken.

Nadat de juridische bevindingen waren gedaan en na goedkeuring door de politie van toegang tot de sporen heeft een andere ploeg arbeiders, van een andere particuliere onderneming, de werkzaamheden in het begin van de namiddag overgenomen. Deze werkzaamheden waren noodzakelijk voor de hervatting van het treinverkeer op maandagmorgen. De zaterdag na het ongeluk heeft Infrabel een ondersteuningscentrum opgericht in het Logistiek Centrum Infrastructuur, met aanwezigheid van twee preventieadviseurs en één psycholoog van de externe preventiedienst. De ondernemer werd geïnformeerd over de aanwezigheid van dit steunpunt.

Infrabel deelt mij mee dat het, in toepassing van de wet op de overheidsopdrachten, overeenkomsten afsluit met de aannemers. Er is contractueel vastgelegd dat de aannemer op elk moment moet beschikken over een actuele lijst met een overzicht van de aanwezige werknemers op de werven, van zowel het eigen personeel als van onderaannemers.

De hoofdaannemer en de onderaannemer staan in voor de veiligheid van hun werknemers, conform de welzijnswetgeving. De aannemers en onderaannemers staan in voor de opleiding van hun personeel en attesteren dat hun werknemers voldoende opgeleid en voldoende op de hoogte zijn van de risico's van de spoorweginfrastructuur en de desbetreffende werf via het toekennen van een badge. Deze badge wordt alleen ontvangen na het bijwonen van een veiligheidsbriefing. Het dragen van deze badge op het Infrabeldomein is een verplichting voor alle aannemers en onderaannemers. Deze badge is de garantie dat elke externe persoon is beoordeeld op zijn kennis van de risico's aanwezig in de spoorwegsector. Op de werven van Infrabel worden controles uitgevoerd door zijn toezichthouders. Deze verplichting kent geen uitzondering en is dus zowel van toepassing op spoorwegpersoneel als op alle onderaannemers.

Om beter grip te krijgen op de risicofactoren, neemt Infrabel een aantal preventieve maatregelen, met name

via het lastenboek. Infrabel heeft ook een gedragscode voor zijn leveranciers en aannemers. Deze code, ontwikkeld in het kader van het MVO-beleid van Infrabel, benadrukt de verwachtingen van Infrabel van zijn aannemers op het vlak van arbeidsveiligheid.

De door u gevraagde cijfers zal ik aan het commissiesecretariaat laten bezorgen.

Ik wil tot slot benadrukken dat zowel voor mijzelf als voor Infrabel de veiligheid van de werknemers altijd een prioriteit is, zowel die van de eigen werknemers als die van de werknemers in onderaanneming.

03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Ik ben zelf vakbondsafgevaardigde geweest en lid van het CPBW op de luchthaven. Ik heb het één keer meegemaakt als afgevaardigde dat een werknemer, een collega, een dodelijk ongeval gehad heeft. Ik zal dat nooit vergeten. Dat is in mijn hart gegrift. Dat is het ergste wat men kan meemaken als afgevaardigde, dat een collega verongelukt op het werk. Het ging om een papa die een jong kind had.

Ik wil hier gewoon benadrukken dat de veiligheid voor werknemers voor ons heel belangrijk is. Ik ben dan ook blij dat u daar zelf ook veel aandacht aan wil besteden en dat wij een overzicht kunnen krijgen van het aantal werkongevallen dat er geweest is.

Ik meen dat het CPBW van Infrabel ook een rol kan spelen in het zorgen voor de veiligheid van de werknemers. Een moederbedrijf heeft ook een rol te spelen. Het zou goed zijn dat er een goede communicatie is tussen de mensen van Infrabel en de vertegenwoordigers van het personeel, zodat zij ervoor kunnen zorgen dat het personeel op een veilige manier kan werken.

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

04 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttrein in België" (55014800C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe initiatief met betrekking tot nachttreinen vanuit Nederland" (55015092C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande nachttrein European Sleeper" (55015178C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankondiging van een nieuwe nachttreinverbinding" (55015243C)

04 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit en Belgique" (55014800C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle initiative de trains de nuit depuis les Pays-Bas" (55015092C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de train de nuit European Sleeper" (55015178C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annonce d'une nouvelle liaison ferroviaire nocturne" (55015243C)

Le **président**: Monsieur le ministre, ce sujet revient régulièrement dans notre commission, même le jour!

04.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de nachttrein is een belangrijk vervoersmiddel dat op een goedkope, comfortabele en ecologisch verantwoorde manier grote groepen mensen over grote afstanden kan vervoeren. De laatste 25 jaar zijn ze door de liberalisering van het spoor echter bijna volledig verdwenen. Een noemenswaardige ontwikkeling van het netwerk van nachttreinen kan dan ook niet zonder het Europese liberale kader in vraag te stellen.

Oostenrijk is een goed voorbeeld. Daar investeert men fors in een klimaatvriendelijk alternatief voor de auto en het vliegtuig. Ze doen dat via investeringen in het spoor, meer precies in de nachttrein. In 2018 sloten de ÖBB en Siemens Mobility een contract van 1,5 miljard euro voor 700 nieuwe treinrijtuigen. In totaal worden er 33 nieuwe Nightjetstellen gebouwd, goed voor 231 nachttreinen in totaal. Deze zullen de komende vijf jaar worden geleverd. De eerste nachttrein werd vorige maand voorgesteld. In 2022 moet de eerste serie al volledig in dienst zijn. Ze worden gehomologeerd om te rijden in Oostenrijk, Duitsland, Zwitserland, Kroatië, Polen, Slowakije, Tsjechië en Hongarije.

De nachttreinen van ÖBB hebben 100 zitplaatsen en 160 slaapplekken, alsook aangepaste ruimten voor reizigers met een beperkte mobiliteit, een goede internetverbinding en plaats voor fietsen.

Mijnheer de minister, zullen de nieuwste ÖBB-nachttreinen ook in België worden gehomologeerd? Is er reeds een aanvraag voor een homologatie ingediend?

Op 20 januari 2020 vertrok er na een pauze van 17 jaar opnieuw een nachttrein vanuit Brussel naar Wenen. Hoeveel nachttreinen kunnen we vandaag nemen vanuit een Brussels station?

Zal de NMBS, net zoals ÖBB een spoorwegmaatschappij volledig in overheidshanden, ook opnieuw zelf gaan investeren in nachttreinen en de komende jaren zelf verbindingen opstarten? Zijn er plannen om rijtuigen om te bouwen tot nachtrijtuigen? Zijn er plannen om nieuwe nachtrijtuigen aan te kopen?

Welke stappen hebt u als minister van Mobiliteit al ondernomen ter promotie van de nachttrein in België?

04.02 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, il y a quelque temps, nous apprenions par la presse qu'une initiative visant à créer une nouvelle ligne de trains de nuit passant par la Belgique au départ des Pays-Bas serait en train d'être mise sur pied. C'est assurément une excellente nouvelle pour une mobilité continentale durable. Cela confirme que la demande existe et que l'intérêt, une fois la crise de la pandémie passée, ne fait que s'accroître.

Or, comme nous le savons, les obstacles sont essentiellement techniques puisque le réseau ferroviaire européen est loin d'être uniforme. L'accord de gouvernement, dans la droite ligne de la résolution de la Chambre que j'ai portée, souligne à juste titre le rôle central de l'opérateur historique qu'est la SNCB pour permettre le développement de nouvelles initiatives. Son savoir-faire est incontournable et il semble que des contacts aient déjà été pris à ce sujet.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes. Confirmez-vous la participation de la SNCB à cette nouvelle initiative de trains de nuit qui partiraient des Pays-bas? Concrètement, dans quelle mesure la SNCB peut-elle apporter son concours à ce projet? La SNCB est-elle impliquée dans d'autres projets similaires? Je vous remercie pour vos réponses.

04.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Des particuliers hollandais, actifs au sein de la fondation "Train2EU" en anciens de la compagnie ferroviaire néerlandaise, veulent lancer un projet de train de nuit European sleeper depuis les Pays-bas et Belgique pour avril 2022.*

N'ayant pas de licence et ne voulant faire concurrence aux compagnies ferroviaires existantes, ils ont besoin de partenaires. A ce propos, ils ont manifestement dans ce cadre contacté la SNCB, Infrabel mais également la compagnie ferroviaire néerlandaise. Pour pouvoir faire rouler leurs trains pour avril de l'année prochaine, ils doivent déjà demander leur permis pour avril de cette année.

Les auteurs du projet European sleeper dévoileront leur projet de liaison dans les prochaines semaines. On évoque les villes de Copenhague, Prague, Varsovie ou Milan.

Des contacts ont-ils eu lieu entre les auteurs du projet et la SNCB et Infrabel. Quelles réponses ont-elles déjà pu être apportées aux auteurs et quelles sont les perspectives de collaboration?

Des contacts ont-ils été pris avec la compagnie ferroviaire néerlandaise dans le cadre du développement de ce projet?

04.04 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, dames en heren Parlementsleden, zoals u allen weet, ben ik een groot voorstander van nachttreinen. Nachttreinen sluiten aan bij de ecologische transitie en de modal shift die ikzelf en de voltallige regering voor ogen houden. De stapsgewijze herleving van de nachttrein in Europa is tevens een stapsgewijze realisering van een duurzamer en misschien ook romantischer mobiliteitsmodel.

Mevrouw Vindevoghel, voor uw vraag naar de concrete stappen die ik in het algemeen al genomen heb en nog zal nemen, verwijs ik u naar het commissieverslag van 12 januari. Daar kwamen al heel wat elementen aan bod in antwoord op vragen van mevrouw Buyst, mevrouw Verhaert, mijnheer Parent, mijnheer Van den

Bergh en mijnheer Vandenbroucke.

Wat betreft de homologatie van de nieuwe ÖBB-nachtrijtuigen, dit is een taak van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, die onder de bevoegdheid valt van mijn uitstekende collega, minister De Sutter. De enige nachttrein die we voorlopig vanuit België kunnen nemen, is de Nightjet naar Wenen. In niet-coronatijden rijdt die drie keer per week tussen Oostenrijk en België.

Wat betreft de plannen van de NMBS, deelt de NMBS mij mee dat ze op dit moment in gesprek is met verschillende partijen die geïnteresseerd zijn in de organisatie van nachttreinen. De NMBS gaat na op welke manier een samenwerking kan worden georganiseerd. Een samenwerking kan bijvoorbeeld bestaan uit het ter beschikking stellen van personeel en locomotieven of het meestappen in de distributie van de vervoersbewijzen.

De NMBS heeft zelf geen rijtuigen meer die geschikt zijn om tot slaaprijtuig om te bouwen. De NMBS heeft momenteel ook geen plannen om nieuwe nachtrijtuigen aan te kopen. Het benodigde materieel, ligrijtuigen van het bouwjaar 1977, werd in de loop van 2016 uit dienst genomen en verkocht. De NMBS beschikt dus niet meer over het type rijtuigen dat in aanmerking komt voor nachttreinen. Een businessmodel uitwerken met enkel zitrijtuigen en speciale rijtuigen in de portfolio is moeilijk. Het ontbreken van ligrijtuigen is een grote handicap, die de ontwikkeling van nachttreinen en/of een charterbusiness in de toekomst hypothekeert.

Zelf wil ik, naast mijn eigen inspanningen, de FOD Mobiliteit en de NMBS aanmoedigen om deel uit te maken van de verschillende lopende initiatieven.

De wil is er, zowel bij de NMBS als bij mezelf, om zo snel mogelijk vooruitgang te boeken, door de verbinding Brussel-Wenen opnieuw te implementeren, met als hoogtepunt het project Brussel-Malmö, dat al op de agenda staat en waarover al besprekingen hebben plaatsgevonden, door deel te nemen aan het project Parijs-Berlijn en door deel te nemen aan elk initiatief van mijn Europese collega's, de ministers van Mobiliteit.

Ce matin s'est tenu un sommet Mobilité informel, sous l'excellente présidence portugaise, au cours duquel j'ai rappelé cette priorité qui est la nôtre.

Dat brengt ons naadloos bij de vragen van mevrouw Buyst, M. Parent et Mme Hanus.

Comme vous le mentionnez dans vos questions, les auteurs du projet *European Sleeper* aux Pays-Bas dévoileront leur projet de liaison dans les prochaines semaines. S'agissant de relations commerciales concurrentielles, vous comprendrez qu'elles sont couvertes par une certaine confidentialité.

Pour Infrabel, qui me communique qu'elle développe une approche résolument orientée client, de telles initiatives sont bien évidemment accueillies avec enthousiasme et professionnalisme. Les différentes demandes font l'objet d'un suivi et d'un accompagnement basé sur l'expertise du gestionnaire d'infrastructure.

Ook de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de plannen van European Sleeper aangehoord en haar een antwoord gegeven op enkele praktische vragen, onder andere aangaande de spoorwegondernemingen in België, de reizigerslicenties en informatie over de lopende initiatieven op het gebied van nachttreinen in ons land. Momenteel heeft de FOD voornamelijk een ondersteunende rol, waarbij hij European Sleeper helpt de juiste contacten met stakeholders te vinden en om haar te helpen bij praktische vragen.

European Sleeper a indiqué être en discussion constructive et qu'il demandera probablement officiellement des capacités pour ces plans au printemps. Il a également été annoncé que la destination finale pourrait être révélée au printemps également, lorsque les discussions avec les partenaires potentiels auront atteint la phase suivante.

Het subsidiëren van nieuwe treinverbindingen zou eventueel een mogelijkheid kunnen vormen om het internationaal treinverkeer een duwtje in de rug te geven. De verschillende succesvolle internationale treinverbindingen die ons land reeds kent worden tot op heden echter alle uitgevoerd door commerciële operatoren, zonder financiële tussenkomst van de overheid. Om de ontwikkeling van het internationaal reizigersvervoer per spoor te stimuleren wordt onder andere in het International Passenger Rail Platform, waaraan België actief deelneemt, bekeken welke maatregelen de condities voor de opstart van

internationale treinverbindingen zouden kunnen verbeteren.

04.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik zou liever wat meer ambitie zien wat die nachttreinen betreft. We hebben in Europa een heel goed netwerk en de infrastructuur is dus eigenlijk al aanwezig. Het is dan ook een kwestie van ambitieuzer te zijn wat de verdere uitbouw betreft.

Het is tevens van enorm ecologisch belang om daar echt geld en energie aan te besteden. Ik roep u dan ook op om werk te maken van de uitbouw van nachttreinen vanuit België. Zeker als we onze klimaatdoelstellingen willen bereiken, kan het heel belangrijk zijn om korte vluchten door treinreizen te vervangen. Hiervoor is een goede samenwerking op Europees niveau nodig, maar we moeten ook zelf zorgen voor goed uitgeruste treinen.

04.06 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Pour mon groupe et mes excellents collègues de Vooruit, la question du développement des trains de nuit est une voie que nous voulons suivre pour soutenir une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Les conditions sanitaires ne nous permettent pas actuellement de voyager à l'international comme nous le voulons, mais je reste optimiste à l'idée qu'un jour, nous pourrions tous repartir en voyage et pourquoi pas en train de nuit?

04.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous l'avez rappelé, c'est un sujet qui passionne au Parlement, notamment les socialistes, Ecolo-groen et M. Van den Bergh du CD&V.

Il est vrai que ce débat souffre de nombreux freins. On repart de zéro et c'est particulièrement difficile pour de petits pays comme la Belgique de se lancer à nouveau, notamment à cause du matériel. Mais différents pays européens se sont relancés dans l'aventure des trains de nuit et ils peuvent être des modèles.

Ce qui est important au sein des questions soulevées, c'est l'association entre les citoyens et les pouvoirs publics. Il n'y pas une voie à suivre, pas un modèle, mais une obligation de résultat pour cette question. Nous suivrons donc les aides apportées par le SPF. Nous voulons que cette collaboration et ce soutien augmentent le plus possible dans le futur. Rêver seul reste un rêve mais rêver ensemble peut devenir réalité. Nous souhaitons que ce beau rêve puisse devenir un jour une réalité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de NMBS" (55014815C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la SNCB" (55014815C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Dixit een persbericht van Belga zou het reizigersaantal bij de NMBS momenteel op zo'n 46% van het aantal reizigers van voor de coronacrisis liggen. De al eerder gekende cijfers van een operationeel verlies van 400 miljoen euro voor 2020 werden ook nog eens bevestigd. Toch gaat men bij de NMBS uit van een groei van meer dan 15% tegen 2030.*

Welke acties gaat de NMBS ondernemen om op korte, middellange en lange termijn een groei van het aantal treinreizigers te bewerkstelligen?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, ondanks de gezondheidscrisis zit de dienstverlening van de NMBS op het goede spoor. De tevredenheid van de klanten is gestegen van 60 % in 2018 naar 75 % in 2020. Ook de *key performance indicators*, die de kwaliteit van de dienstverlening meten, zijn de laatste twee jaar opmerkelijk gestegen. Ik wil dan ook heel graag het personeel van de NMBS uitdrukkelijk bedanken voor hun goede werk. De gezondheidsomstandigheden van het laatste jaar plaatsen hen voor grote uitdagingen.

De NMBS wil haar klanten stimuleren om opnieuw in het volste vertrouwen de trein te nemen. Ze wil daarbij haar klanten continu een kwaliteitsvolle dienstverlening blijven aanbieden voor een optimale tevredenheid. Ze wil ook performanter worden in een financieel moeilijke context. Het komt er nu op aan de rechtstreekse toekenning van de opdrachten van de openbare dienst met ambitieuze doelstellingen te vertalen in een contract van openbare dienst voor tien jaar. Daar wordt nu aan gewerkt.

05.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

06 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Homofob geweld op de trein" (55014842C)

06 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violence homophobe dans les trains" (55014842C)

06.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Mijnheer de minister, recent werd een homokoppel aangevallen op de trein tussen Gent en Brussel. Na het incident trok het koppel naar de spoorwepolitie in Aalst en de politie in Gent. De politie in Gent heeft zijn inspecteur haatmisdrijven ingeschakeld om een onderzoek op te starten, maar bij de spoorwepolitie in Aalst zou er naar verluidt weinig begrip zijn geweest.*

Het is belangrijk voor slachtoffers van homo- en transfoob geweld dat ze erkend worden in het homo- en transfoobe karakter van de aanval. En dus dat ze serieus worden genomen van zodra ze het melden. Veiligheidspersoneel (en treinbegeleiding) daarrond vormen is een belangrijke eerste stap

Heeft de NMBS cijfers over meldingen van homo- en transfoobie op treinen en in de stations? Zo ja, kan u deze meedelen? Krijgen Securail, de spoorwepolitie en de treinbegeleiding opleidingen om om te gaan met agressie tegen lgbtqia+ personen of ander discriminatoir gedrag?

06.02 Minister Georges Gilkinet: (...) alle burgers van ons land. Discriminatie op basis van seksuele voorkeur moet altijd streng worden aangepakt. Homofobie mag in ons land geen plaats hebben.

De NMBS deelt mij mee dat zij niet beschikt over cijfers betreffende meldingen van homo- of transfoobie in de treinen en de stations. Professionalisme en respect maken deel uit van de basiswaarden van de NMBS. De NMBS hecht veel belang aan de juiste omgang met diversiteit in haar dagelijkse activiteiten en heeft dan ook een uitgebreid diversiteitsbeleid ontwikkeld. Hierbij wordt ingezet op sensibilisering en opleiding. De opleidingen zijn beschikbaar en toegankelijk voor het voltallige NMBS-personeel.

Omdat Securailagenten regelmatig worden geconfronteerd met moeilijke professionele situaties werd in 2020 beslist om hierop verder in te gaan en een actieplan uit te werken dat dichter aanleunt bij hun dagelijkse realiteit. Dat plan zal de noties diversiteit en non-discriminatie nog verder versterken in de basisopleidingen van de Securailagenten, onder andere aan de hand van concrete praktijkvoorbeelden.

Voor informatie over de opleiding van de spoorwepolitie verwijs ik u graag door naar de minister van Binnenlandse Zaken.

06.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben blij dat er aandacht is voor diversiteit en voor geweld jegens diverse gemeenschappen. Ik zal uw collega ondervragen over de spoorwepolitie.

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

07 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Illegale transmigratie via het spoor" (55014849C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Transmigratie via de trein" (55016015C)**

07 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La migration de transit illégale par le rail" (55014849C)**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les migrants en transit qui se déplacent en train" (55016015C)**

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, transmigranten proberen sinds kort ook gebruik te

maken van het goederenvervoer per spoor om hun doel te bereiken. Doorgaans is dat Groot-Brittannië, zo leert ons de verslaggeving in de pers van begin maart 2021. Het rangeerstation van Zwankendamme schijnt daarvoor een uitgelezen plek te zijn.

Welke locaties zijn volgens u het meest kwetsbaar voor dat soort van ongeautoriseerde betreding, met het oog op migratie over het spoor? Heeft u een inschatting van de schaal van het probleem? Daar had ik graag een woordje uitleg over.

Werden er tot dusver al ongevallen vastgesteld met transmigranten die zich op de rails begeven of op goederentreinen trachten te klimmen? Hoe wilt u dit verhinderen?

Heeft u daarover al overleg gepland met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Migratie? Ik denk ook aan andere betrokken partners zoals de Dienst Vreemdelingenzaken, de spoorwegpolitie, lokale overheden, goederenspoorvervoerders en eventueel ook uw collega's in de buurlanden.

Welke maatregelen plant u zelf, Infrabel of andere betrokken partijen om dit te ontmoedigen en te beletten in de toekomst?

07.02 Marianne Verhaert (Open Vld): *Mijnheer de minister, de problematiek van transmigranten langs de snelwegparkings beperkt zich al lang niet meer tot de parkings in West-Vlaanderen, waar veel vrachtwagens de oversteek naar de UK maken. Door maatregelen te nemen op specifieke locaties verspreiden deze zaken zich verder want mensensmokkelaars en transmigranten zoeken andere parkings en andere wegen. Een integrale aanpak is nodig en daarbij is de NMBS en het veiligheidspersoneel op de trein maar één schakel in de ketting van het beheer van de transmigratie.*

Hoewel er vele verschillende trajecten zijn waarlangs transmigratie verloopt, komen vaak twee trajecten terug. Het gaat om transmigranten die vanuit Brussel richting Antwerpen rijden per trein en van daaruit uitzwermen via het openbaar vervoer naar snelwegparkings over verschillende provincies heen. Een tweede traject is dat vanuit de grensregio Frankrijk die met de trein tot in Antwerpen reizen en vervolgens doorreizen naar snelwegparkings in onder andere Turnhout.

Om de problematiek van de transmigratie aan te pakken en de veiligheid voor onze vrachtwagenchauffeurs en de transmigranten te waarborgen, is het belangrijk om zo vroeg mogelijk in het traject de transmigrant te verhinderen naar de snelwegparkings te gaan. Gezien velen het openbaar vervoer nemen waaronder de trein, is de samenwerking met de spoorwegpolitie vereist.

Hoe treedt de NMBS op tegen het fenomeen van de transmigratie? Welke maatregelen neemt de NMBS hier rond?

Transmigranten maken veelal gebruik van snelwegparkings die op een vlotte manier bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Op welke wijze wordt de NMBS betrokken bij de aanpak van de transmigratieproblematiek op snelwegparkings?

Hoeveel controles werden er dit jaar reeds uitgevoerd op en naast de trein? Wat leverden deze controles op? Acht u dit voldoende

07.03 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, mijnheer Roggeman, de NMBS, in het bijzonder haar veiligheidsdienst Securail, werkt samen met de politiediensten inzake gebeurtenissen die zich voordoen op het spoorwegdomein en die een impact hebben op haar werking. In die hoedanigheid gaan zij bij de politiediensten aangifte doen van illegale indringing in het spoorwegdomein of van grote verplaatsingen of concentraties van personen. Voor eventuele beschikbare informatie verwijs ik u naar mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Migratie.*

Wat uw tweede vraag betreft, bestaat de openbare dienstverlening van de NMBS erin de reizigers te vervoeren die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs, zonder onderscheid tussen reizigerstypes. Als minister van Mobiliteit beschik ik dus niet over die informatie.

Wat uw derde vraag betreft, deelt Infrabel mij mee dat zij geen weet heeft van dergelijke ongevallen.

Er wordt bij ongevallen op het spoor immers geen onderscheid gemaakt tussen mensen.

De maatschappelijke veiligheid is een van de opdrachten van de openbare dienst van de NMBS, maar deze opdracht omvat de controle op migratie niet. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van Binnenlandse Zaken, de politiediensten en Asiel en Migratie.

07.04 Tomas Roggeman (N-VA): Voor de meeste vragen verwijst u naar de minister voor Binnenlandse Zaken. Ik begrijp dat het een gedeelde bevoegdheid betreft, maar hopelijk verhindert dit niet dat de NMBS en Infrabel ook dit probleem kunnen opnemen.

Het betreft migratie door middel van het spoorvervoer. Zij zijn direct betrokken partijen. De problematiek van transmigratie in het goederenvervoer over de weg, met inklimming van vrachtwagens, kennen we al langer dan vandaag. Tijdens de vorige legislatuur heeft de regering ter zake een aantal initiatieven genomen in goede samenwerking tussen de minister van Binnenlandse Zaken en die van Mobiliteit. Het lijkt mij een goed idee dezelfde initiatieven door te trekken naar het spoorvervoer.

De problematiek lijkt zich inderdaad te verplaatsen. Als beide grote nationale spoorbedrijven betrokken partij zijn, nemen zij en uzelf, als toezichthoudend minister, daar hopelijk verantwoordelijkheid in op.

07.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Het is zeer belangrijk, gezien de problematiek en in het belang van de veiligheid van die transmigranten om tijdig in te grijpen in het traject dat zij volgen. Hopelijk zal hier een aantal acties worden ondernomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de vernieuwing van het station Ninove" (55014851C)

08 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de la rénovation de la gare de Ninove" (55014851C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de vice-eersteminister, in de Kamercommissie voor Mobiliteit van 1 oktober 2019 heb ik uw voorganger, voormalig minister Bellot, ondervraagd over de vernieuwing van het station en de stationsomgeving van Ninove. De heer Bellot antwoordde daarop dat er een planning bestond met het najaar van 2020 als streefdatum voor het betalend maken van de parking. Bovendien zou er op middellange termijn een gezamenlijke visie moeten komen op het station zelf en op de stationsomgeving in het algemeen.

Ondertussen werd door de NMBS samen met het stadsbestuur een stuurgroep opgericht voor de opmaak van een masterplan en een haalbaarheidstudie voor de stationsomgeving.

Graag verneem ik de stand van zaken van die stuurgroep, waarin ook afgevaardigden van de NMBS en Infrabel zetelen. Voor wanneer is de uitvoering van dit masterplan gepland?

Zijn er intussen financiële engagements aangegaan tussen de stad Ninove, de NMBS en Infrabel? Zo ja, welke?

Wat is de stand van zaken van het betalend maken van de stationsparking te Ninove? Wat is de timing daarvan?

Zijn er inmiddels ook al plannen van Infrabel om de gelijkgrondse overwegen op het grondgebied van de stad Ninove te sluiten? Hoe zien die plannen eruit?

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee deel te nemen aan een constructieve dialoog met alle betrokken partners om tot een masterplan voor de stationsomgeving te komen. De NMBS plant inderdaad de twee huidige stationsparkings betalend te maken. Volgens de huidige planning zal dit begin 2022 zijn.

De NMBS heeft regelmatig gesprekken met de stad om een samenwerking inzake de parkings af te sluiten. De plaatsing van een toegangscontrole op de huidige parkings zal een duidelijk zicht geven op de behoefte aan parkeerplaatsen. Deze gegevens zijn zeer belangrijk voor het toekomstige masterplan en de heraanleg

van de stationsomgeving.

Infrabel deelt mij mee dat het met het oog op het masterplan zijn visie en een eerste voorstel van het streefbeeld voor de overwegen voorgesteld heeft aan de stad Ninove. Er zijn al enkele overlegmomenten geweest.

Via een nog op te starten mobiliteitsstudie door een extern studiebureau worden in combinatie met het masterplan voor de stationsomgeving de mogelijke alternatieven voor de overwegen verder onderzocht. Dit gebeurt in samenspraak met alle partners.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoop dat de NMBS en Infrabel hun communicatie over de samenwerking met het lokale bestuur waarmaken en dat effectief beslissingen genomen worden in onderling akkoord. Er zijn daar in het verleden reeds andere zaken gebeurd. Ik hoop dat het nu in onderling akkoord zal verlopen.

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

Le **président:** J'ai transformé le point suivant, monsieur le ministre, en un petit débat d'actualité afin de régler un problème technique.

09 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beroepsprocedures tegen het nieuwe Europese Mobility Package" (55014871C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beroepsprocedures tegen het Mobility Package en de Belgische steun aan de Maltese zaak" (55015242C)
- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Belgische standpunt over en de beroepsprocedure tegen het EU-mobiliteitspakket" (55016062C)

09 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les procédures de recours contre le nouveau Mobility Package européen" (55014871C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recours contre le Paquet Mobilité et le soutien de la Belgique à la demande de Malte" (55015242C)
- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours et la position de la Belgique concernant le Paquet Mobilité de l'UE" (55016062C)

09.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb twee vragen ingediend over hetzelfde onderwerp omdat de actualiteit over het Mobility Package intussen is gewijzigd. Ik zal ze samen stellen.

Het Europese Mobility Package werd enkele maanden goedgekeurd. Die nieuwe wetgeving moet oneerlijke concurrentie en sociale dumping in de Europese transportsector tegengaan, met duidelijkere regels rond detachering en een betere handhaving van de cabotagewetgeving.

Een aantal Oost-Europese lidstaten, waaronder Polen en Hongarije, en recent ook Malta, zijn naar het Europees Hof van Justitie gestapt voor een gedeeltelijke of volledige nietigverklaring van die wetgeving. Intussen is bekend geraakt dat ook België zich zal aansluiten bij de zaak die Malta heeft aangespannen tegen de nieuwe cabotageregels die vanaf volgend jaar van kracht worden.

Die cabotageregels worden vandaag heel vaak misbruikt om buitenlandse trucks, met chauffeurs die tegen veel lagere lonen en met veel minder sociale bescherming rondrijden, vrijwel permanent in België of in West-Europa tegen dumpingtarieven te laten rijden. Dat heeft *systemic cabotage* en wordt vaak gedaan door transporteurs uit goedkopere lidstaten.

Het Mobility Package voorziet in een afkoelingsperiode van vier dagen om dat tegen te gaan. Het is geen verrassing dat de goedkopere lidstaten, de typische lidstaten waar die buitenlandse trucks zijn ingeschreven, zoals Polen en Hongarije, hiertegen in het verweer komen. Vandaag genieten zij immers van de baten, maar dragen ze nooit de lasten.

Ik ben wel verwonderd dat België zich heeft aangesloten bij de procedure die Malta heeft ingesteld omdat ik

denk dat die *cooling off* periode uit het pakket absoluut noodzakelijk is om systematische cabotage door postbusbedrijven op onze markt tegen te houden. Het argument dat u en uw collega's van de Gewesten gebruiken is het belang voor de Belgische transportbedrijven. Het klopt dat nogal wat Belgische transportbedrijven cabotageritten uitvoeren in Frankrijk, maar u moet heel de sector in ogenschouw nemen en dan ziet men dat onze markt vandaag wordt overspoeld door buitenlandse transporteurs.

In 2017 werd bijna 14 % van de nationale transporten in België uitgevoerd door buitenlandse caboteurs. Dat is het hoogste percentage in heel de Europese Unie en dat ligt ver boven het Europees gemiddelde van 4,3 %.

Mijnheer de minister, ik vraag mij oprecht af welk belang u denkt te dienen door samen met Malta een procedure in te spannen bij het Europees Hof van Justitie tegen die nieuwe cabotageregels. Ik heb de volgende vragen.

Wat is uw argumentatie om steun te verlenen aan de zaak van Malta?

U spreekt in uw persbericht over protectionistische maatregelen, die indruisen tegen de ambitie van het mobiliteitspakket. Kunt u dat bericht toelichten? Mij lijkt het immers veeleer een tegenspraak te zijn.

In haar persbericht stelt Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters dat zij het dossier trekt, maar het zijn uiteraard niet de Gewesten maar enkel de Belgische Staat die tussenbeide kan komen bij het Europees Hof van Justitie. Welke uiteenzetting zal ons land daar geven? Welk standpunt zal ons land daar concreet innemen?

Mijn misschien wel belangrijkste vraag is de volgende. Wat zijn volgens u de mogelijke gevolgen van de Belgische steun aan de zaak? Bent u op de hoogte van de geschiedenis die is voorafgegaan aan de totstandkoming van het pakket als politiek akkoord tussen 27 EU-lidstaten?

Kunt u ons verzekeren dat de steun van België aan die zaak op geen enkele manier de andere pijlers van het Mobility Package in gevaar kan brengen?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

Le **président**: M. Bayet ne peut nous rejoindre. En revanche, Mme Hanus a demandé à poser une question sur ce point.

09.02 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que le *Mobility Package* est un ensemble de directives visant à encadrer le transport routier de marchandises sur le continent. En sa qualité de député européen, mon collègue Hugues Bayet avait activement participé à sa rédaction. Il en est ressorti un texte jugé, par tous les observateurs, équilibré entre les intérêts de tous, notamment des travailleurs, et des jours de repos auxquels ils ont droit.

Je regrette d'ailleurs qu'à l'époque, la Belgique se soit abstenue. S'agissant d'un dossier qui met en cause des compétences essentiellement régionales, la Belgique a décidé, à l'initiative des Régions, de se joindre à la procédure judiciaire lancée par Malte contre le *Mobility Package*. Il semble que ce soit les règles de cabotage qui suscitent des questions particulières.

Monsieur le ministre, quelle est la justification de cette décision de se joindre à la procédure lancée par Malte contre le *Mobility Package*? Quel est le contenu du mémoire déposé par la Belgique? Comment les préoccupations de la Belgique sur la disposition *cooling-off* seront-elles présentées? Pouvez-vous nous assurer que la Belgique soutient désormais, pour le reste, l'ensemble du *Mobility Package* qui représente un équilibre entre tous les intérêts en jeu?

09.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vandenbroucke, madame Hanus, je voudrais d'abord rappeler le rôle actif de la Belgique – et je le dis d'autant plus aisément que c'était avant mon arrivée comme ministre – avec les pays dits de l'Alliance du routier pour faire aboutir ce Paquet Mobilité européen, qui constitue enfin la perspective d'une lutte efficace contre le *dumping* social dans le secteur routier – celui-ci induit une concurrence déloyale à l'encontre des entreprises belges de transport – et contre les conditions inhumaines de travail auxquelles sont soumis les travailleurs détachés concernés qui, souvent, doivent rester de longues semaines éloignés de chez eux. Ils vivent dans leur camion dans des conditions non

acceptables en 2021.

En tant que ministre de la Mobilité, je me réjouis de ce progrès et je compte bien m'investir tant sur le plan européen que sur le plan belge en vue de la traduction concrète et efficace des promesses du Paquet Mobilité dans notre législation propre et dans les actes du quotidien. Ce n'est pas incompatible, me semble-t-il, avec la décision prise par les Régions compétentes en la matière de s'associer au recours introduit par Malte contre une partie du Paquet Mobilité, en l'occurrence les nouvelles règles en matière de cabotage qui apparaissent démesurément protectionnistes et risquent d'avoir des conséquences négatives à l'encontre des entreprises de transport belges actives en matière de cabotage dans les pays voisins.

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

Het dossier wordt door België gevolgd sinds de start van de onderhandelingen over het mobiliteitspakket in 2017. België heeft zelf een zeer actieve rol gespeeld om een goed akkoord te bereiken in de strijd tegen de sociale dumping in de sector van het vervoer van goederen met vrachtwagens. Het standpunt werd altijd coherent en in overeenstemming met de Gewesten bepaald. Dat was ook het geval voor de steun aan de procedure met Malta. Die steun werd formeel door de regio's, die sinds de zesde staatshervorming bevoegd zijn voor de markttoegang, besloten via de normale procedure georganiseerd door de FOD Buitenlandse Zaken, de zogenaamde DGE-procedure.

Nous soutenons cette décision prise par les Régions. La période de *cooling off* nous apparaît comme une mesure protectionniste qui limite considérablement la possibilité d'activités internationales parfaitement légitimes pour nos entreprises, en particulier dans le domaine du cabotage dans les pays voisins - Allemagne, Pays-Bas et France -, au lieu de favoriser une circulation à vide au retour.

Dankzij het optreden van België is het mobiliteitspakket erin geslaagd de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs te verbeteren: de toepassing van detachering in het cabotagevervoer, de terugkeer van chauffeurs naar hun woonplaats, de teruggave van de vrachtwagens, een verbod op wekelijkse rusttijden aan boord van een cabine enzovoort. De afkoelingsperiode druist dus in tegen de essentie van het mobiliteitspakket en dient in werkelijkheid, gezien de nieuwe besloten regels, vooral om de nationale markten van bepaalde landen te beschermen. De beperking van cabotagerechten is alleen verdedigbaar als wij een verslechtering van de arbeidsomstandigheden en een toename van oneerlijke concurrentie zien, maar wij kunnen hopen dat dit niet meer het geval zal zijn, dankzij het mobiliteitspakket.

België intervenueert alleen om de actie van een ander land te ondersteunen. Onze rol zal dus vrij beperkt zijn, afhankelijk van de ontwikkeling van de procedure bij het Hof.

La procédure du soutien belge ne concerne, j'insiste, que le point spécifique du cabotage et n'affecte pas le reste du Paquet Mobilité au succès duquel nous avons beaucoup contribué. Chaque texte législatif du Paquet Mobilité est indépendant des autres. La contestation d'un acte juridique n'affecte pas les autres éléments législatifs du paquet.

Ik benadruk dat de Belgische steunprocedure alleen betrekking heeft op het specifieke punt van de cabotage en niets afdoet van de rest van het mobiliteitspakket, waarvoor wij in hoge mate hebben bijgedragen aan het welslagen ervan.

Je resterais évidemment attentif à l'évolution de ce dossier en dialogue avec les autres pays européens, avec les entités fédérées mais aussi avec les entreprises concernées et les représentants des travailleurs, la lutte contre le dumping social figurant parmi les priorités de ma note de politique générale, comme vous le savez.

09.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt, zeer terecht, gewezen op de historische rol van België tegen sociale dumping in de transportsector. U hebt zeer correct de onaanvaardbare omstandigheden geschetst waarin het personeel van de transportsector vandaag wordt geduwd. Net daarom begrijp ik eerlijk gezegd niet waarom u blijft spreken over een aanpassing van de cabotageregels in het Mobility Package als een protectionistische maatregel. Er is geen enkel land in heel de Europese Unie waar zoveel binnenlandse transporten worden uitgevoerd door buitenlandse bedrijven uit Polen en Hongarije, met chauffeurs die schandelijk onderbetaald zijn, als België, 14 %.

Die cooling-offperiode zal inderdaad een impact hebben op de business van een aantal Belgische bedrijven

die rijden in Frankrijk. Dat is juist. Maar men moet het hele plaatje bekijken. Ik zie dan dat die nieuwe cabotageregels, die cabotage niet onmogelijk maken, net verhinderen dat onze markt wordt overspoeld door buitenlandse spotgoedkope postbusbedrijven.

Ik volg de redenering dus niet. Ik ben blij dat u het belang van het Mobility Package onderschrijft. Ik hoop ook dat de Gewesten dat zullen inzien. Ik hoop vooral dat, mocht de zaak van Malta tot een uitspraak van de rechter leiden waardoor een deel van het Mobility Package weggeknipt wordt, het hele pakket niet als een kaartenhuis in elkaar valt, want dan zijn wij terug bij af. Terug bij af, is terug bij de situatie van meer dan tien jaar geleden, want zo lang is er onderhandeld over dat pakket.

Ik kijk samen met u uit naar het verdere verloop van de procedure. Ik ga ondertussen proberen te begrijpen waarom België zich hierbij heeft aangesloten.

09.05 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Mon groupe et moi en avons bien pris note et je les transmettrai à mon collègue Hugues Bayet.

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

De **voorzitter**: Collega's, is er iemand die bezwaar maakt tegen het feit dat ik de volgende vraag stel op de voorzitterstoel? (Neen)

10 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening en de stavaza van het samenwerkingsakkoord tussen Infrabel, Port of Antwerp & Railport" (55014988C)

10 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision et le bilan de l'accord de coopération entre Infrabel, le Port d'Anvers et Railport" (55014988C)

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): *In 2019 gingen Infrabel, Railport en Port of Antwerp samen het Memorandum of Cooperation, of kortweg MOC, aan. Hiermee stelden ze gezamenlijk doelen om het goederenvervoer over het spoor tegen 2030 te verdubbelen.*

Ondertussen is deze inwerkingtreding van het MOC reeds twee jaar achter ons en heeft een van de partners, namelijk Port of Antwerp, een grote wijziging ondergaan. Ze is namelijk samengesmolten met de Haven van Zeebrugge tot 'Port of Antwerp Bruges'.

Welke implicaties heeft de bovengenoemde fusie voor het Memorandum of Cooperation?

Wat is de stand van zaken van het Memorandum of Cooperation dat ondertussen reeds twee jaar in voege is? Welke stappen zijn er gezet en welke resultaten zijn er geboekt?

Een optie om meer goederenvervoer over het spoor te genereren is om de spoorbundelcapaciteit in de haven(s) te verhogen.

Op welke manier wordt hiermee aan de slag gegaan? Op welke locaties?

Zullen er zogenaamde 'hot spots' gecreëerd worden waar spoorgebruikers geconcentreerd worden?

Op welke manier kan de trieerheuvel in het Antwerps gedeelte van de 'Port of Antwerp Bruges' hierin een rol spelen? Zal deze in neutraal beheer gegeven worden?

Hoever staat de uitrol van het gezamenlijk IT-platform dat initieel gebruikt zou worden door Infrabel en de Port of Antwerp? Welke wijzigingen dienen worden doorgevoerd na de fusie tot 'Port of Antwerp Bruges'?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, Infrabel deelt mij mee dat zij ervan uitgaan dat er geen directe implicaties zijn. In het kader van het *Memorandum of Cooperation* wordt er gewerkt aan een visie met de haven van Antwerpen, die later omgezet zal worden naar een aantal projecten en oplossingen. Wat Infrabel daaruit leert, kan uiteraard dienen als een generieke blueprint voor andere goederenbundels en havens. Dit zou dus later toegepast kunnen worden in Zeebrugge, mits rekening wordt gehouden met de lokale eigenheden.

De ondertekening van het MOC dateert van einde 2019. Ondertussen werd intensief met de haven en Railport overleg gepleegd over de prioritaire werkpunten waaraan een oplossing moet worden geboden om de gezamenlijke ambitie te realiseren. De verschillende partners hebben daartoe zeer open en zonder taboe overlegd.

De periode tussen de ondertekening en vandaag was rijk aan het delen van ervaringen en aan overleg met de verschillende actoren, aanwezig in de haven, dit met als doel een spoorvisie te ontwikkelen en de hefbomen te definiëren om het volume van het spoorvervoer te verdubbelen tegen 2030. Dat is een belangrijk doel van de regering.

De bedoeling is niet per se op korte termijn de capaciteit direct te verhogen, maar eerder deze beter te gebruiken, dit door de implementatie van nieuwe, operationele regels, of beter gebruik van de rangeerheuvel. Deze rangeerheuvel kan niet alleen de economische activiteit van de haven ten goede komen, maar kan ook een rol spelen bij de doelstelling om het volume van de spoorhandel te verdubbelen. Voor elk van de onderwerpen werd een onderzoek gevraagd en een werkwijze afgesproken. De onderwerpen variëren van zeer operationele topics zoals de informatie-uitwisseling, locatiebepalingen en informaticaplatformen, tot het regelgevend kader, de financiering van prioritaire investeringen, de werking van de trierheuvel, locaties met het meest groeipotentieel enzovoort. Zeer binnenkort, morgen, zullen de haven van Antwerpen en Infrabel samen naar buiten treden en meer details toelichten. Ik zal er ook aanwezig zijn, met veel plezier.

Uw vierde vraag ten slotte. Dit bevindt zich in de visiefase. Tegen juli 2021 zal er een *roadmap* opgemaakt worden. Net zoals bij uw eerste vraag wordt dit spoorplatform ontwikkeld voor de verschillende actoren in de haven van Antwerpen. Het kan daarna eventueel dienen als generieke *blueprint* voor andere goederenbundels en havens, bijvoorbeeld Zeebrugge, zoals gezegd.

10.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, vandaag bedraagt het aandeel van goederenvervoer per spoor nog maar 18 % van het totale aantal tonkilometers in de logistieke keten. Het ligt voor de hand dat onze havens als knooppunten van de logistieke mobiliteit een belangrijke rol spelen bij het opdrijven van dat aandeel in de toekomst. Ik kijk dan ook uit naar de verhoging van de geplande capaciteit en de afstemming van IT-platformen tussen de havens en Infrabel.

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

11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openstelling voor mededinging van het personenvervoer per spoor" (55014989C)

11 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs" (55014989C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, met de liberalisering van het spoorvervoer wordt meestal de openstelling van het vervoer van openbare dienst bedoeld, maar ook het principe van *open access* is sinds 1 januari 2019 in voege. De spoorbedrijven kunnen vandaag al, los van de openbare dienst, eigen vervoerdiensten voor personen op het spoor aanbieden.

Ik had graag van u vernomen of de overheid vandaag al aanvragen gekregen heeft van spoorvervoerders met betrekking tot het organiseren van private spoorverbindingen voor personenvervoer? Graag ook enige toelichting daarbij.

Heeft Infrabel in overleg met de belanghebbende partijen al richtsnoeren opgesteld voor de coördinatie, zoals in de Europese richtlijn 2016/2370 voorzien?

Volgens het regeerakkoord en uw beleidsverklaring moet de verlenging van de opdracht van openbare dienst van de NMBS gepaard gaan met prestatieverbeteringen. Welke zijn dat? Wanneer wil u die vastleggen? Zal dat gebeuren in de marge van de vernieuwing van het beheerscontract of in een ander kader? In dat laatste geval, in welk kader?

De aanwezigheid van nieuwe private spoorbedrijven op de markt impliceert natuurlijk ook dat deze bedrijven toegang moeten krijgen tot de spoorinfrastructuur. Het gaat dan om de stations en de perrons, maar ook de eventuele installatie van ticketautomaten valt daaronder. Verder zijn er de lokettenproblematiek en de

parkeerinfrastructuur. Met andere woorden, het creëert uitdagingen voor de hele onthaalinfrastructuur. Daarvoor hebben we de Europese richtlijn 1371/2007. Op welke manier wordt daaraan door de regering vorm gegeven?

11.02 **Minister Georges Gilkinet:** Infrabel deelt mij mee dat de infrastructuurbeheerder tot heden geen capaciteitsaanvraag ontvangen heeft in het kader van het stelsel van *open access* voor diensten van binnenlands personenvervoer per spoor. Het artikel 7sexies waarnaar u verwijst werd omgezet door artikel 26, 3 van de Spoorcodex.

Infrabel heeft het zogenaamde coördinatiemechanisme ingesteld, waarvan de plenaire vergaderingen sinds 4 november 2019 van start zijn gegaan. Deze hebben in totaal acht keer plaatsgevonden. Tijdens de bijeenkomsten bespraken de belanghebbende partijen verschillende thema's, zoals de evolutie van de netverklaring, de coördinatie van de werken, de capaciteitstoewijzing, de prestatie van het systeem en de KPI's. De agenda van de bijeenkomsten wordt steeds op de website van Infrabel gepubliceerd en kan door iedereen worden geraadpleegd.

Tijdens de onderhandeling en de uitwerking van het volgende contract zal hierin een stimuleringsmechanisme worden opgenomen, zodat de NMBS haar prestaties voortdurend verbetert. Dat mechanisme zal de volgende componenten bevatten: spoorwegaanbod, betrouwbaarheid en stiptheid, comfort, toegankelijkheid, intermodaliteit, multimodaliteit, veiligheid, samenwerking met de stakeholders, doeltreffendheid, productiviteitswinsten. De details van deze prestatieverbeteringen maken vanzelfsprekend onderdeel uit van het onderhandelingsproces.

Wat de geïntegreerde kaartverkoop betreft, de verordening in kwestie stelt de invoering van een geïntegreerde kaartverkoop niet verplicht. Omdat er tot op heden geen enkele daadwerkelijke of potentiële concurrentie voor het binnenlandse reizigersverkeer bestaat, staat een dergelijk initiatief dan ook niet op de agenda. De situatie zou kunnen evolueren, mochten er in de toekomst wel capaciteitsaanvragen plaatsvinden.

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

12 **Question de Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt des travaux à la gare de Dinant" (55015026C)**

12 **Vraag van Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stillegging van de werken aan het station Dinant" (55015026C)**

12.01 **Christophe Bombled (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, en date du 4 février dernier, les travaux de création d'une passerelle à la gare de Dinant ont été stoppés. Il apparaît que le dossier d'urbanisme était incomplet et donc qu'Infrabel ne bénéficiait pas de permis d'urbanisme lorsque les travaux ont débuté.

Monsieur le ministre, pourriez-vous préciser si l'ensemble des documents demandés à Infrabel par la Région wallonne ont à présent été fournis? Si oui, pourquoi ceux-ci n'avaient-ils pas été transmis directement? Pourquoi les travaux ont-ils débuté alors que le permis n'avait pas été délivré? À quelle date le permis d'urbanisme pourrait-il être délivré et les travaux reprendre?

12.02 **Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur le président, monsieur Bombled, merci pour ce dossier namurois. Je vous salue. Je pense que c'est la première fois que je réponds à une de vos questions.

Je peux vous confirmer qu'à présent, tous les documents utiles ont été fournis par Infrabel à la Région wallonne. La crise du covid a eu des répercussions partout et, dans ce cas-ci, concrètement aussi pour l'agent chargé du projet. Il a malheureusement été touché, ce qui a provoqué un retard dans le traitement du dossier. Voilà pour être très précis et concret!

Pour le détail du phasage des travaux, il faut savoir que le chantier a débuté avec des travaux de renouvellement de quai et de renouvellement d'aiguillage. Ceux-ci ne sont pas soumis à un permis. Les travaux sont ensuite prolongés avec des travaux liés à la passerelle, avec la volonté de pouvoir disposer au mieux d'une mise hors service de voies. Cette erreur a été reconnue.

Le recours des riverains porte sur la décision du conseil communal de Dinant, dans le cadre du décret "Voiries". S'il devait aboutir, Infrabel introduira une nouvelle demande de permis en tenant compte des remarques formulées par la Région wallonne.

Si le recours en question n'aboutissait pas, et si le permis d'urbanisme était délivré, il conviendra alors de planifier une nouvelle mise hors service de voies afin d'accéder au quai central. Il sera aussi nécessaire de remobiliser l'entrepreneur en charge du chantier, qui a réparti ses équipes et ses machines sur d'autres projets – toujours pour être très concret.

Pour ces différentes raisons, il est difficile de donner une date précise quant à l'éventuelle reprise de ces travaux en gare de Dinant.

12.03 **Christophe Bombled** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Le projet d'Infrabel porte en effet à la fois sur la construction d'une passerelle et sur la suppression du passage à niveau de la rue Sodar à Dinant. Le projet en question implique une modification de la voirie communale.

En effet, le conseil communal de Dinant a marqué son accord sur cette modification de voirie en décembre 2019. Cette décision a fait l'objet d'un recours d'une riveraine en date du 6 janvier 2020. Dans le cadre de l'instruction de ce recours, une demande de complément a été adressée par l'administration wallonne à Infrabel en date du 21 janvier 2020. Il aura fallu près de 14 mois pour qu'une suite soit donnée à cette demande. C'est seulement maintenant que la procédure de recours pourra reprendre son cours.

Pendant ce temps-là, les délais de la procédure relative au permis d'urbanisme ont été suspendus. En d'autres termes, c'est l'aboutissement de la procédure de recours sur la modification de voirie qui permettra la reprise du dossier d'urbanisme, pour autant que la décision sur la voirie soit confirmée.

Par ailleurs, les travaux réalisés, et qui ont été stoppés, ont fait l'objet d'un procès-verbal. Dès lors, la décision sur la demande de permis ne pourra, en vertu du Code de développement territorial, être notifiée tant que le volet infractionnel n'est pas clôturé, soit par un jugement, soit par le paiement d'une transaction.

La crise sanitaire invoquée par Infrabel ne peut justifier à elle seule un délai de plus d'un an pour fournir des documents somme toute assez basiques. La responsabilité de cette situation pour le moins ubuesque incombe pleinement à Infrabel.

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

13 Questions jointes de

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'une aire de covoiturage à Sterpenich" (55015105C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55016022C)

13 Samengevoegde vragen van

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanleg van een carpoolparking in Sterpenich" (55015105C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55016022C)

13.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, cher Monsieur Gilkinet, le 23 février dernier, en réunion de Commission de la Mobilité et des Infrastructures publiques, aux questions posées par mes consœur-et-frère Cécile Thibaud et Josy Arens, relatives à la création d'un Park & ride à Viville (sur la commune d'Arlon), vous avez explicitement répondu: "le parking de la gare de Viville n'est pas saturé et une extension ne se justifierait pas actuellement".

Vous avez ajouté que ce point serait néanmoins à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec votre homologue luxembourgeois, Monsieur le Ministre François Bausch. Monsieur le Ministre, est-ce le Ministre de la Mobilité du Grand-Duché qui décide des infrastructures à réaliser sur le territoire belge?

Par rapport au phénomène de l'engorgement de l'autoroute en direction de Luxembourg et votre volonté de proposer des alternatives aux nombreux navetteurs – pour reprendre vos termes –, évoquerez-vous avec votre homologue, la perspective de créer un parking de co-voiturage sur l'aire frontalière de Sterpenich.

Celle-ci, qui voit passer tous les jours – hors période de pandémie – la majorité des travailleurs frontaliers résidant en Belgique, est actuellement inoccupée et se trouve à un jet de pierre de la gare ferroviaire luxembourgeoise (gratuite) de Kleinbettingen, sur la ligne Arlon-Luxembourg. Pour être concrétisé, ce projet n'attend pas l'imprimatur de la SNCB. Merci de vos réponses.

13.02 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé à de très nombreuses reprises sur ce sujet ainsi que votre prédécesseur qui n'a jamais clairement affiché ses intentions ni ses convictions dans ce dossier et s'est toujours retranché derrière les arguments de la SNCB pour ne pas avancer. Je regrette de constater que vous adoptez la même attitude.*

Le P+R de Viville est un projet qui fait l'objet d'un accord de coopération entre la Région wallonne et l'Etat fédéral. Il est explicitement repris à l'annexe n°1 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018. Un cofinancement régional est prévu à côté du financement fédéral classique pour sa réalisation. Il est soutenu par la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg. Pourtant la SNCB freine des quatre fers pour ne pas entamer sa concrétisation. On connaît ses arguments. Ils sont réfutables mais jamais réfutés. Je ne vais pas refaire ici l'historique de cette argumentation. Je vous demande simplement d'être clair sur votre volonté de faire avancer ou d'abandonner ce projet de pôle multimodal.

Monsieur le Ministre, abandonnez-vous le projet de créer un P+R à Viville sous votre législature? Si pas, quelles initiatives prenez-vous pour éviter cet abandon outre vos déclarations lors des réunions associant le Grand-Duché de Luxembourg et la Wallonie? Quel est l'historique de votre travail pour concrétiser ce projet? Quels sont vos arguments? Comment voyez-vous la concrétisation du P+R d'ici 10 ans? Je vous remercie.

13.03 Georges Gilkinet, ministre: *Monsieur le président, monsieur Piedboeuf, monsieur Arens, de façon générale, je veux être porteur de solutions par rapport à toute question qui se pose en matière de mobilité, en l'occurrence celle de la mobilité transfrontalière entre la province de Luxembourg et le Grand-Duché de Luxembourg qui se caractérise chaque matin en semaine par un nombre important d'embouteillages qui génèrent des retards, des conséquences économiques et de la pollution. Il s'agit d'un des nombreux dossiers délicats dont j'ai hérité et que j'ai la volonté de résoudre dans le dialogue avec les parties prenantes.*

Vous savez qu'à ce sujet, une priorité partagée avec mon excellent collègue grand-ducal, François Bausch, est la finalisation et la modernisation de l'axe 3 et donc de la ligne 162 entre Bruxelles et Luxembourg qui est en lien avec le sujet de votre question. Offrir une alternative ferroviaire solide aux navetteurs est le premier levier à activer pour diminuer la pression automobile et toutes ses conséquences économiques et environnementales. Quelle que soit la solution retenue, il me semble logique de l'élaborer dans le dialogue avec mon homologue luxembourgeois également concerné par ces questions de mobilité transfrontalière.

Monsieur Arens, nous réfléchissons à la manière de mieux desservir la province de Luxembourg vers le Grand-Duché car la demande est importante et bien réelle de la part des nombreux navetteurs quotidiens transfrontaliers. Les services sont occupés à analyser la pertinence et la forme la plus adéquate afin d'atteindre cet objectif de renforcement de la mobilité en province de Luxembourg. Ces travaux sont également menés avec la SNCB qui nous fournira prochainement des éléments objectifs et concrets d'aide à la décision concernant le projet de parking de Viville qui vous tient à cœur. Je n'ai pas de nouveaux arguments à vous communiquer depuis les réponses apportées aux précédentes questions parlementaires que vous ou d'autres collègues avez posées.

Monsieur Piedboeuf, concernant la création d'un parking de covoiturage sur l'aire frontalière de Sterpenich, elle ne ressort pas tout à fait de mes compétences ni territoriales ni fonctionnelles, ce qui ne m'empêchera pas de l'aborder à l'occasion avec mon collègue luxembourgeois, étant entendu que ma préférence et ma priorité vont au renforcement des liaisons ferroviaires de la Belgique vers le Luxembourg et cela, si possible, en amont de Sterpenich.

13.04 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur le ministre, je vous remercie. Il va de soi que notre priorité va aussi à l'utilisation du rail. Je faisais suite à la réponse que vous aviez donnée selon laquelle il n'y avait pas d'investissement prévu à Viville. Il est clair qu'il faut attendre que les travaux se terminent sur l'axe important Bruxelles-Luxembourg. La solution du parc et du covoiturage à Sterpenich était, bien entendu, une solution provisoire.*

S'agissant de François Bausch et de la CFL, j'ai participé hier au conseil d'administration de la CFL. À cette

occasion, j'ai demandé qu'elle ajoute un volet transfrontalier dans son plan stratégique. Je lui ai fait savoir que le Luxembourg n'était pas une île et qu'il était donc important d'avoir une vision transfrontalière.

Pour ce qui concerne la liaison entre Sterpenich et Luxembourg, la CFL s'est dite prête à affecter des bus qui amèneraient les automobilistes vers Luxembourg. Il s'agit d'une solution qu'il ne faut pas négliger dans l'attente de la réalisation du Park & Ride de Viville, projet qui sera, bien entendu, prioritaire quand la ligne sera enfin sur les rails, si je puis m'exprimer ainsi, et qui permettra un afflux de voyageurs transfrontaliers.

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

Il est vrai que ce Park & Ride est très urgent pour améliorer la mobilité entre le Luxembourg et Arlon et, bien évidemment, la province de Luxembourg.

Si je vous ai bien compris, des négociations sont prévues avec la SNCB, d'ici peu, en votre présence et en présence de votre homologue luxembourgeois.

Par conséquent, je vous réinterrogerai, dès que la situation aura évolué. Mais je compte sur vous pour que ce projet puisse se réaliser avant la fin de cette législature.

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

14 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van COVID-19 op de uitbreiding van het vervoersplan" (55015113C)

14 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du covid-19 sur l'extension du plan de transport" (55015113C)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *De NMBS biedt sinds december 2020 een uitgebreid treinaanbod aan. De uitbreiding was een eerste stap van drie. Ook in december 2021 en december 2022 zal het aanbod verder uitgebreid worden, cfr het vervoersplan 2020 – 2023.*

Bij de uitwerking van die plannen werd rekening gehouden met het (groeiend) aantal reizigers, een aantal assumpties met betrekking tot het potentieel van het extra aanbod, en de extra inkomsten die dat met zich mee zou brengen. Maar alle voorspellingen met betrekking tot reizigersgroei en reizigersinkomsten uit het jaar 2019, zijn vandaag compleet irrelevant geworden. Integendeel, het aantal reizigers is zowat gehalveerd sinds het uitbreken van de corona-pandemie en de inkomsten van de NMBS hebben daardoor serieuze klappen gekregen.

Hoeveel reizigers vervoerde de NMBS tussen 1 februari 2020 en 1 februari 2021, en hoe verhoudt zich dat tot het jaar ervoor, 1 februari 2019 – 1 februari 2020?

Wat is de impact hiervan op de inkomsten?

In welke mate heeft de overheid deze impact gecompenseerd?

Zal het vervoersplan 2020 – 2023 verder uitgevoerd kunnen worden? Onder welke voorwaarden zal de verdere uitbreiding van het aanbod gerealiseerd kunnen worden?

14.02 Minister Georges Gilkinet: De NMBS telt momenteel zowat 46 % van het totale aantal reizigers van voor de crisis. Ondanks de huidige context blijft de NMBS sterk geloven in de toekomst van het spoor, en ik ook. Over een paar jaar verwacht ze opnieuw aan het aantal reizigers van 2019 te zitten. In Horizon 2030 wordt uitgegaan van een groei van meer dan 15 % van het aantal reizigers.

Van 23 maart tot en met 3 mei 2020 rolde de NMBS een treindienst van nationaal belang uit. Enkel essentiële verplaatsingen waren toegelaten. Het aantal treinreizigers betrof slechts 10 % van het aantal van voor de crisis. Samen met de eerste versoepelingen steeg het aantal reizigers opnieuw tot een maximum van 68 % begin oktober.

In het diepste van de crisis bleef de NMBS in vergelijking met de buurlanden meer treinen inzetten voor de essentiële beroepen en schakelde ze sneller weer over naar een maximale capaciteit, onder meer op vraag

van de regering. De NMBS beklemtoont dan ook dat de crisis geen impact heeft op het treinaanbod. Sinds mei vorig jaar rijdt er een maximaal aantal treinen. In december werd het treinaanbod zelfs nog uitgebreid om dan, na die eerste fase tegen eind 2023 uit te komen op een uitbreiding van 4,7 %. Dat komt overeen met bijna 4 miljoen bijkomende treinkilometers of 1.000 treinen per week.

Voor 2020 wordt door de NMBS een operationeel verlies verwacht van om en bij de 400 miljoen euro, dat vorig jaar ten belope van 264 miljoen euro op mijn vraag door de Belgische regering werd gecompenseerd. Op 12 februari van dit jaar keurde de ministerraad op mijn initiatief bovendien een bijkomend ontwerp van koninklijk besluit goed. Dat KB voorziet in een bijkomende compensatie ter waarde van 148 miljoen euro als dekking van de impact van de coronapandemie op de rekeningen voor de openbaredienstverplichtingen van de NMBS. De nieuwe uitzonderlijke steun dekt de gevolgen van de pandemie op de openbaredienststopdrachten voor eind 2020 en het eerste kwartaal van 2021. De toelages zijn afhankelijk van de volledige uitvoering door de NMBS van haar vervoersplan in 2021.

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Bedankt voor de hoeveelheid informatie die u mij gegeven hebt, mijnheer de minister.

Uw antwoord was erg interessant, maar ik stel toch vast dat er al bij al toch nog een verlies blijft. Ondanks de compensaties van de overheid zijn de minderinkomsten aanzienlijk. De NMBS had gerekend op meer inkomsten, voor de coronavirusuitbraak uiteraard. Die zouden mee worden aangewend voor de uitbreiding van het aanbod in december 2020, december 2021 en december 2022. Het ging om een uitbreiding van het vervoersplan in drie stappen, maar ik noteer dat die uitbreidingen daardoor niet op de helling staan. We zullen bekijken hoe die precies gefinancierd zullen worden. Met een snelle groei van het aantal reizigers kan er uiteraard veel gebeuren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag nr. 55015404C mag worden omgezet in een schriftelijke vraag, als de minister mij het voorbereide antwoord schriftelijk bezorgt.

14.05 Minister Georges Gilkinet: Ik zal dat zo snel mogelijk doen, per mail.

15 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast door de onderhoudswerkplaats van de NMBS te Melle" (55015139C)

15 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par l'atelier de maintenance de la SNCB à Melle" (55015139C)

15.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de polyvalente werkplaats van de NMBS van Melle is volledig operationeel sinds 2019 en ligt in sterk verstedelijkt gebied. Dat deze werkplaats een grote bedrijvigheid kent, ziet men aan de cijfers. Jaarlijks worden er zo'n 750 locomotieven, 1.000 motorstellen en 1.500 wagons onderhouden. Het hoeft geen betoog dat een dergelijke drukke werkplaats enige hinder voor omwonenden met zich meebrengt in de vorm van geluids- of lichtoverlast.

Heeft de NMBS reeds klachten ontvangen van overlast, veroorzaakt door bedrijvigheid in de polyvalente werkplaats van de NMBS in Melle? Zo ja, hoeveel? Hoe wordt hiermee omgegaan? Wat is het klachtenbeleid ter zake?

Klopt het dat op deze site de buitenverlichting de hele nacht blijft branden? Zo ja, wat is hiervan de bedoeling?

Hoeveel diesellocomotieven blijven 's nacht draaien op het terrein van de werkplaats? Wat is de bedoeling van deze praktijk? Bent u als ecologist voorstander van het continu stoken van fossiele brandstof zonder ogenschijnlijke meerwaarde? Zal de NMBS iets ondernemen om de hinder voor omwonenden tegen te gaan?

Men ziet in het algemeen ook dat het steeds belangrijker wordt voor bedrijven met industriële activiteiten om

permanent proactief te communiceren met omwonenden en lokale besturen en om een omgevingsmanagement uit te werken dat de contacten en de goede relaties met stakeholders verzekert. Wat is uw visie als voogdijminister daarover?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS ontvangt soms klachten van steden en gemeenten, vooral waar de spoorbundels liggen. Deze klachten worden steeds intern grondig geanalyseerd en daarna volgen, indien mogelijk, gepaste maatregelen om deze overlast te milderen. De NMBS probeert steeds om een goede verstandhouding met buurtbewoners en overheidsinstanties te hebben.

Specifiek voor de werkplaats in Melle heeft zij van bij het begin op een actieve en frequente manier de nodige contacten en uitwisselingen met de betrokken partijen verzekerd.

De NMBS begrijpt dat het een moeilijke problematiek is. Ook lokale overheden krijgen verzuchtingen te horen van bepaalde buurtbewoners die zich niet kunnen verzoenen met de exploitatie van een productiewerkplaats in hun omgeving. Enkele buurtbewoners blijven hun klachten maar steeds herhalen, ook al blijken die na evaluatie voornamelijk ongegrond.

Om de bedrijfszekerheid van het treinverkeer 's ochtends te verzekeren, moeten bepaalde treinen ruim op voorhand worden opgestart. Zo moeten 's ochtends vroeg al motorwagens worden gestart voor de eerste trein van de dag. Om technische redenen moeten motorwagens enige tijd draaien voor onder meer de luchtdrukproductie. Het gebeurt ook dat de depanneerders 's morgens vroeg een technisch onderzoek moeten uitvoeren. Zij kunnen dit enkel doen door de motor van de locomotief te laten draaien. Een trein opstarten is niet hetzelfde als een auto. Dit vergt een heel proces. Voor de veiligheid moeten er voor vertrek uit de bundel ook steeds een aantal proeven gebeuren. Onder andere om die reden moeten treinen vaak een geruime tijd voor vertrek worden opgestart.

Alle NMBS-medewerkers worden gesensibiliseerd om deze opstartperiode zo kort mogelijk te houden om zo niet onnodig energie te verspillen en ook om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. Gedurende bepaalde periodes, zoals de vriesdienst, condensatiedienst, perioden van grote hitte, moeten treinen maximaal worden geventileerd om de koeling van de stuurlektronica te garanderen en een veilig en vlot treinverkeer te garanderen. Dit ventileren brengt helaas tijdelijk ook enige geluidshinder met zich mee.

De NMBS neemt verschillende initiatieven om de geluidsoverlast van treinstellen in spoorbundels tot een minimum te beperken en doet heel veel inspanningen om de energie-efficiëntie te verhogen en de uitstoot van CO₂ te beperken. Zo worden indien mogelijk treinstellen verder weg van de bewoning geplaatst, wordt de nachtelijke treindienst herschikt om de hinder zo minimaal mogelijk te houden, worden in de buurt van bewoning bij voorkeur geen dieseltreinen meer gestald, maar enkel nog elektrische treinen en worden treinbestuurders continu gesensibiliseerd om de motoren van de trein niet onnodig te laten draaien. Het toezichtspersoneel van de NMBS ziet hierop nauw toe.

De maatregelen variëren per werkplaats, maar zijn steeds op maat van de werkplaats en de omgeving. Zo werden bijvoorbeeld voor de PW Melle groene bermen met beplanting rond de werkplaats aangelegd als visuele groene afscheiding en ter mildering van de geluidshinder. Verder werden de werkplaatsen uitgerust met geluidsisolerende poorten en werden ook bij de constructie geluidsisolerende materialen gebruikt. Het aantal rangeerbewegingen wordt tevens zoveel mogelijk beperkt. Rangeerlocomotieven worden na gebruik steeds zo snel mogelijk stilgelegd. Treinen worden ook hoofdzakelijk gerangeerd met (...) voertuigen in plaats van rangeerlocomotieven. Er wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van buitenvoedingsposten om treinen op bedrijfstemperatuur te houden. In het midden van de site ligt een buffervijver om het water bij langdurige neerslag op te vangen.

Door de verschillende spooractiviteiten op het terrein van de werkplaatsen is enige geluidshinder onvermijdelijk. Er zijn immers steeds uitzonderingen mogelijk waardoor motoren moeten blijven draaien, om defecten op te sporen of om de tractie van de treinen te testen.

Het nieuwe treinmaterieel wordt wel steeds stiller en energiezuiniger, waardoor ook de geluidshinder voor de omwonenden in de toekomst sowieso zal verminderen. Zo worden er op middellange termijn op bepaalde spoorlijnen, bijvoorbeeld lijn 15 en lijn 19, ook dieselmotorwagens van het type MW41 vervangen door elektrische treinstellen.

De NMBS schenkt ook veel aandacht aan duurzaamheid. Bij de vernieuwing van de huidige werkplaatsen

worden nog betere geluidsisolerende materialen gebruikt.

Tevens zal de NMBS het aantal rangeerbewegingen nog verder beperken. Rangeer locomotieven worden na gebruik steeds zo snel mogelijk stilgelegd en treinen zullen nog meer gerangeerd worden met *fair wood* voertuigen in plaats van rangeer locomotieven. Er zal zoals gezegd nog meer gebruik worden gemaakt van buitenvoedingsposten om treinen op bedrijfstemperatuur te houden.

15.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het omstandige antwoord en ik neem akte van de maatregelen die de NMBS wil nemen. U stelt dat sommige omwonenden zich niet kunnen verzoenen met de bedrijvigheid en dat veel klachten ongegrond zijn. Ik hoop dat dit niet betekent dat de NMBS klachten van bepaalde omwonenden naast zich neerlegt.

Dat zou jammer zijn, want het is nu eenmaal een feit dat wie zelf niet in de omgeving woont, steeds een onvolledig zicht zal hebben op de impact van de werkzaamheden op de omgeving. Ik denk dat ook in dit geval overleg met de lokale besturen cruciaal is.

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

16 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le développement des Points Mob" (55015179C)

16 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontwikkeling van de mobipunten" (55015179C)

16.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Taxistop et Autodelen ont lancé le projet des points Mob en 2017. Un Point Mob est un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable: bus, tram, voitures partagées, vélos électriques, cargos, trottinettes et scooters,...*

Ce projet "Pointmob" s'inscrit dans le cadre du projet européen eHubs. Financée à hauteur de 5,31 millions d'euros par l'UE pour un budget total de près de 8,9 millions, l'initiative se concentre sur la multiplication des hubs de mobilité électrique pour quadriller l'Europe. Les projets "Point Mob" se déploient désormais dans les régions.

Au niveau fédéral, vous soutenez l'idée que les gares deviennent des nœuds de mobilité, ce que vous avez d'ailleurs récemment rappelé à l'événement de Taxistop/Autodelen.

Dans quelle mesure le projet de Taxistop peut-il s'intégrer dans vos projets de développement des gares en tant que pôle de multimodalité? Des partenariats sont-ils déjà identifiés/prévus?

Le fédéral peut-il activer d'autres leviers pour doper la pertinence et cohérence du projet notamment en matière d'intermodalité ou communication?

Les services offerts dans les Pointsmob des différentes régions seront-ils compatibles pour les usagers?

Avez-vous déjà eu des discussions sur le sujet avec vos homologues régionaux?

16.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Parent, je vous remercie pour votre question qui me permet de rappeler une nouvelle fois ma vision sur la gare du futur. La gare du futur doit être un nœud multimodal qui combine différents moyens de transport publics et partagés, dans laquelle on peut passer rapidement et facilement d'un mode de transport à l'autre via des horaires intégrés.

Des initiatives comme le Brupass et Brupass XL facilitent déjà les interactions et le passage d'un mode de transport à un autre. Le projet Taxistop s'inscrit dans cette vision. Taxistop est une ASBL à l'initiative de plusieurs projets, certains commerciaux, de mobilité partagée (Carpool, Cozywheels, Cambio) et veut, par ses services concrets, changer les comportements. Mon homologue bruxelloise, Elke Van den Brandt, et moi-même avons pu nous en rendre compte lors de l'événement *Shared Mobility Rocks* organisé par Taxistop et Autodelen, le 3 mars dernier.

Par ailleurs, mon cabinet a rencontré Taxistop récemment. Mes collaborateurs ont pu discuter du rôle des gares en lien avec le concept des points MOB que cette ASBL promeut dans les trois Régions. Ma volonté

est d'intégrer un maximum d'acteurs locaux ou régionaux afin d'identifier leurs besoins spécifiques. En effet, les solutions de voitures partagées sont multiples et parfois locales (Cambio, Wibee, Battmobiel) tout comme les vélos partagés (Blue-bike, Billy bike, Lime ou autres).

Dans ce cadre, je veux jouer un rôle de facilitateur afin que tous les acteurs puissent discuter et se partager les bonnes pratiques. Outre ce rôle de facilitateur, le fédéral peut favoriser le dialogue et la construction de solutions avec les Régions. Ce dialogue a lieu au sein de la Conférence interministérielle Mobilité. La dernière CIM Mobilité s'est tenue le 9 mars 2021 et nous avons notamment discuté du développement d'un système d'horaires intégrés.

Nous avons convenu que la SNCB organisera des réunions techniques bilatérales avec les sociétés régionales de transport dès le mois de juin, de façon à pouvoir anticiper les modifications horaires qui entreront en vigueur en décembre et d'assurer une meilleure coordination horaire entre les différentes sociétés de transport, ce qui serait un premier pas vers une véritable intégration horaire, ce qui est l'objectif final mais constitue – j'en suis conscient mais je l'envisage avec beaucoup de volonté – un chantier de grande ampleur qui dépendra de beaucoup de facteurs dont le contenu du futur contrat de service public sur lequel nous travaillons avec vigueur et enthousiasme.

16.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Face à l'augmentation des émissions de CO₂ au niveau du secteur des transports, il est important de développer des alternatives, tant en matière de transport public que de multmodalité pour nos citoyens.

La multimodalité, cela fait longtemps qu'on en parle. C'est un développement lent. Je me réjouis que l'Europe puisse soutenir les Régions dans leur projet à ce sujet et du rôle que vous entendez soutenir – vous l'avez souligné – de facilitateur dans ce dossier. Il est extrêmement important que tous les niveaux de pouvoir se mettent ensemble pour travailler sur ces questions. Les Belges se déplacent partout. Je pense que les débats d'actualité aujourd'hui nous l'ont encore rappelé. Nous avons donc besoin de cohérence. Et, au-delà du territoire belge, je pense qu'il serait aussi intéressant de pouvoir discuter avec nos homologues frontaliers pour que cette cohérence puisse aussi, à un moment donné, s'élargir une fois que notre société sera déconfinée.

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

Le **président**: La question n° 55015208C de M. Parent est transformée en question écrite.

17 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de gsm in een smartphonehouder" (55015221C)

17 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du GSM dans un support pour smartphone" (55015221C)

17.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Mijnheer de minister, uit de nieuwe nationale verkeersonveiligheidsenquête van VIAS blijkt dat er grote eensgezindheid is dat de pakkans verder omhoog moet voor gsm-gebruik achter het stuur (81% voor, 9% tegen). Het gebruik van slimme camera's die gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren, kan daarvoor een zeer nuttig hulpmiddel zijn. Daarover liggen er op dit moment verschillende voorstellen neer in dit parlement en lopen de besprekingen. Tegelijk is het ook goed nieuws dat zowel de provincie Limburg als de provincie Antwerpen werk maken van handhaving en deze maand inzetten op extra controles van gsm-gebruik achter het stuur. Dit initiatief krijgt hopelijk nog navolging in andere provincies.*

De Wegcode is op dit moment echter niet helemaal duidelijk over wat nu precies een overtreding is en wat niet. Artikel 8.4 van de Wegcode stelt: "behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruikmaken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt". Dit houdt in dat handelingen zoals bellen of sms'en tijdens het rijden verboden zijn voor alle weggebruikers.

Artikel 8.3 is echter een stuk ruimer en stelt: "elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten. Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben." Tegenwoordig gebruiken naast automobilisten ook meer en meer fietsers hun gsm in een smartphonehouder op het stuur, bijvoorbeeld als navigatie voor fietskoeriers of bij recreatief gebruik.

Kan de minister verduidelijken op welke manier de combinatie van beide artikelen moet worden begrepen? Controleert de politie specifiek op bellen achter het stuur of wordt ook naar andere handelingen gekeken waarbij de gsm in de hand wordt gebruikt? Wat betekent dit specifiek voor het gebruik van een gsm of tablet in een smartphonehouder? Is dit toegelaten, zowel voor gebruikers van een gemotoriseerd voertuig als voor fietsers en zo ja, voldoet dit aan artikel 8.3 van de Wegcode?

Heeft de minister kennis van studies die wijzen op het potentieel gevaar van het gebruik van de gsm in een smartphonehouder? Zijn hierin verschillen waar te nemen tussen gebruikers van een gemotoriseerd voertuig en fietsers?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, artikel 8.3 verbiedt om eender welk voertuig, al dan niet gemotoriseerd, te besturen terwijl men niet over de vereiste lichamelijke geschiktheid of nodige kennis beschikt. Bovendien legt het tweede lid van dat artikel elke bestuurder op steeds in staat te zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en zijn rijdier of voertuig goed in de hand te hebben. Het kan daarbij gaan om eten, drinken, roken, zich scheren, een hond op de schoot hebben enzovoort. Ik laat andere voorbeelden aan uw verbeelding over.

Enige duiding daarbij is wel belangrijk. Die bezigheden zijn namelijk alleen verboden wanneer ze ervoor zorgen dat de bestuurder niet in staat is alle nodige rijbewegingen uit te voeren en zijn voertuig goed in de hand te hebben. In geval van een gerechtelijke procedure moet dat uit het proces-verbaal blijken. Dat kan bijvoorbeeld door het vaststellen van een lage stuurvastheid van de bestuurder of van het feit dat de bestuurder opvallend langzaam of over een heel lange periode op de middenstrook rijdt.

Artikel 8.4 verbiedt de bestuurder gebruik te maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt. Dat is immers ronduit gevaarlijk. Een veroordeling is dus mogelijk door alleen aan te tonen dat een bestuurder zijn gsm met de hand bediende, behalve bij het stilstaan, de tijd nodig voor het laten in- of uitstappen van passagiers of het laden en lossen van goederen en parkeren. De verbaliserende agent moet dus niet aantonen dat de bestuurder niet in staat was alle nodige rijbewegingen uit te voeren of zijn rijdier of voertuig niet goed in de hand had.

Het bedienen van een smartphone in een smartphonehouder door bestuurders, gemotoriseerd of niet, valt onder de bepaling van artikel 8.3. Dat mag dus alleen indien de bestuurder alle nodige rijbewegingen kan uitvoeren en zijn voertuig goed in de hand blijft hebben. Indien een politieagent vaststelt dat een bestuurder zijn smartphone bedient en daarbij bijvoorbeeld zijn stabiliteit verliest, kan er worden opgetreden.

Wat uw tweede vraag betreft, ik ben op de hoogte van een aantal studies over het gebruik van de gsm tijdens het rijden, maar geen ervan werd specifiek met het oog op fietsers uitgevoerd. Er bestaan tal van studies die het gebruik van een gsm of smartphone tijdens het besturen onderzoeken. Het merendeel daarvan onderzoekt gevallen waarbij de bestuurder het toestel in zijn hand houdt.

Het gebruik van een smartphone in een houder is vergelijkbaar met het gebruik van een ingebouwd infotainmentsysteem in een auto. Telkens de bestuurder bezig is met het systeem in plaats van met het waarnemen van de omgeving, verhoogt het risico van een ongeval. De graad van verhoging van het risico is daarbij wel afhankelijk van de aard van de bezigheid van de bestuurder. Het volgen van de auditieve signalen van een navigatie-app is bijvoorbeeld minder afleidend dan het lezen of schrijven van tekstmededelingen met de smartphone, met andere woorden het sms'en.

17.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, dat ik nog eens grondig zal moeten nalezen, om de finesses ervan helemaal te begrijpen.

Ik dank u echter. Wij komen er zeker nog op terug.

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

18 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere ontsluiting van Zuid-Oost-Vlaanderen naar Gent, Brugge en de kust" (55015239C)**

18 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un meilleur**

désenclavement du sud de la Flandre orientale vers Gand, Bruges et la côte" (55015239C)

18.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Collega's, excuseert u mij als deze vraag een beetje cynisch of sarcastisch overkomt vandaag, maar ze werd al enige tijd geleden ingediend. Het is ook een vervolgvraag op een vraag aan minister Bellot in het begin van de legislatuur. Ik verwijs naar de schriftelijke versie ervan.

Mijnheer de minister, uit het meest recente vervoersplan voor Oost-Vlaanderen kan men concluderen dat er nog steeds gekozen wordt voor een relatief lage en vooral trage ontsluiting van de Denderstreek (het dichtbevolkte zuidoosten van Oost-Vlaanderen) richting Gent, Brugge en de Vlaamse Kust. Deze frequentie, snelheid en aandacht gaat omgekeerd evenredig met deze naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Toch is ook de infrastructuur voor de snelle verbinding ter beschikking, en dit via lijn 50A, waarop in Denderleeuw een aansluiting is voorzien.

Als men vanuit Denderleeuw naar Gent wil sporen dient men, op twee uitzonderingen na, echter gebruik te maken van een veel tragere trein die via de verbinding over Aalst - Lede - Wetteren gaat.

De inwoners van de streek zijn al lang vragende partij voor een frequenter aanbod van de snelle verbinding met de provinciehoofdplaats Gent - en verder richting Brugge en Kust. Wetende dat er vanuit de Denderstreek veel studenten, werknemers, maar ook toeristen naar Gent (en verder naar Brugge en de kust sporen).

In het kader van deze ontsluiting vanuit de Denderstreek naar Gent, en verder naar de Kust zit duidelijk potentieel om meer IC-treinen in te leggen die vanuit Geraardsbergen naar Oostende sporen (en onderweg Ninove, Denderleeuw, Gent, Brugge en Oostende aandoen).

Uiteraard geldt dezelfde optie in omgekeerde richting.

Wordt een hogere frequentie voor het gebruik van de snelle verbinding 50A vanuit "aanknopingspunt" Denderleeuw richting Gent, Brugge en de Kust in overweging genomen?

Indien ja, in welke fase zit deze overweging?

Indien niet, welke is de reden daarvan?

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, de NMBS deelt mij mee dat bij de voorbereiding van elk nieuw vervoersplan een selectie wordt gemaakt van de te realiseren projecten. Dat gebeurt op basis van strategische criteria, waaronder de input van de stakeholders, de vragen van klanten en potentiële klanten, de beschikbaarheid en de capaciteit van infrastructuur en de financiële en operationele mogelijkheden.

De trein is een massavervoermiddel waarbij de NMBS maximaal de grote reizigersstromen tracht te capteren. Gent-Sint-Pieters en Denderleeuw zijn inderdaad de twee grootste stations in Oost-Vlaanderen wat het aantal treinreizigers betreft. De verplaatsingen tussen die twee stations onderling vertegenwoordigen slechts 1,6 % van het totale aantal treinreizigers van deze twee stations.

De treinverbinding Denderleeuw-Gent heeft vooral een lokaal belang, met name de bediening van de tussenliggende stations. Slechts 9 % van de treinreizigers uit Denderleeuw heeft Gent, Brugge of Oostende als bestemming. Omgekeerd reist minder dan 1 % van de treinreizigers uit Gent naar Denderleeuw. Vanuit Oostende en Brugge gaat het om 0,2 %.

Omdat de treinverplaatsingen vanuit de Denderstreek naar Gent, zoals u terecht aanhaalt, hoofdzakelijk gebeuren door werknemers en studenten, speelt de NMBS hierop in door op werkdagen 's morgens en 's avonds twee snelle piekuurtreinen aan te bieden. Op andere momenten, wanneer de vraag veel lager is, kunnen de reizigers gebruikmaken van de halfuurdienst tussen Denderleeuw en Gent via Aalst.

De NMBS deelt mij mee dat zij op dit moment geen noodzaak ziet om gedurende de hele dag snelle treinen aan te bieden tussen Denderleeuw en Gent.

18.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik heb het antwoord op de vraag die ik destijds aan

de heer Bellot stelde, voor mij liggen en ik vind het opmerkelijk dat dat tot op de letter identiek hetzelfde antwoord is als het antwoord dat u nu geeft. Dat is uiteraard geen verwijt aan u, want u krijgt dat antwoord van de NMBS-diensten doorgespeeld.

Ik vind het wel vreemd dat de NMBS, gelet op de evoluties in het pendelverkeer en de verkeersstromen, twee jaar later nog steeds hetzelfde antwoord met dezelfde motivering en verklaring aan u geeft en u aan mij, een volksvertegenwoordiger uit de Denderstreek in Zuid-Oost-Vlaanderen, waar men al veel langer vragende partij is voor een betere ontsluiting naar Gent, Brugge en de kust.

Zoals ik toen al minister Bellot gezegd heb, zegt de NMBS dat er weinig pendelaars in die richting zijn.

Natuurlijk zijn er weinig, omdat het aanbod zeer slecht en zeer traag is. Als u de faciliteiten verbetert, zal daar ook meer gebruik van worden gemaakt. Dat is de evidentie zelf.

Goed, ik ben een beetje ontgoocheld. Ik betreur dat, maar nogmaals: het is in eerste instantie jammer dat de NMBS in die twee jaar tijd nog niet tot voortschrijdend inzicht is gekomen.

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

19 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast van het rollend materieel van de NMBS en van Infrabel" (55015245C)

19 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores du matériel roulant de la SNCB et d'Infrabel" (55015245C)

19.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de trein is meer en meer een vervoersmiddel dat – zeker ook in deze legislatuur – weliswaar behoorlijk eenzijdig, en “vreemd becijferd”, gepropageerd wordt als een van de manieren om op een verantwoorde manier te reizen. Vooral het milieu wordt hier als motivatie aangegeven. Opmerkelijk aangezien NMBS en Infrabel vaak zelf tekortschieten als het om milieugerelateerde – in de ruime zin van het woord – maatregelen gaat. Ook inzake haar eigen infrastructuur en “wagenpark”.*

Specifiek in deze maak ik mij ernstig zorgen over de geluidshinder die gepaard gaat, met het (rollend) materieel waar de NMBS en ook Infrabel gebruik van maakt. Voornamelijk omwonenden van welbepaalde treinlijnen blijken hier hinder van te ondervinden.

Graag een overzicht aangaande de “geluidshinder-gerelateerde” klachten van individuele burgers gericht aan de NMBS, uitgesplitst per provincie, in 2018 en 2019.

Graag een overzicht aangaande de “geluidshinder-gerelateerde” klachten van individuele burgers gericht aan Infrabel, uitgesplitst per provincie, in 2018 en in 2019.

Graag een overzicht aangaande de “geluidshinder-gerelateerde” klachten van belangengroepen, gericht aan de NMBS, uitgesplitst per provincie, in 2018 en in 2019.

Graag een overzicht aangaande de “geluidshinder-gerelateerde” klachten van belangengroepen gericht aan Infrabel, uitgesplitst per provincie, in 2018 en in 2019.

Graag een overzicht aangaande de “geluidshinder-gerelateerde” klachten van lokale overheden gericht aan NMBS, uitgesplitst per provincie, in 2018 en 2019.

Graag een overzicht aangaande de “geluidshinder-gerelateerde” klachten van lokale overheden gericht aan Infrabel, uitgesplitst per provincie, in 2018 en in 2019.

Hoeveel van deze klachten zijn reeds behandeld en afgehandeld. In hoeveel van deze klachten is de NMBS veroordeeld, en welk kostenplaatje was/is hieraan verbonden?

19.02 Minister Georges Gilkinet: De klantendienst van de NMBS heeft 5 klachten over geluidsoverlast ontvangen in 2018 en 17 in 2019. Die werden allemaal binnen de termijnen beantwoord. Het rollend materieel van de NMBS voldeed in alle gevallen aan de Europese technische specificatie ter zake. Het

aantal klachtformulieren over geluid en trillingen dat rechtstreeks ingevuld werd op de Infrabelwebsite bedroeg 244 in 2018 en 206 in 2019. Geen enkel van deze klachtenformulieren wordt zonder gevolg geklasseerd. Elke klacht wordt onderzocht en beantwoord aan de hand van de specifieke situatie.

De NMBS deelt mij mee dat ze niet kan zeggen of de klachten afkomstig zijn van een groep of van een overheid omdat ze geregistreerd worden op basis van de naam en de voornaam van de klager.

Wat de uitsplitsing van de geluidsoverlast per provincie betreft, moet worden opgemerkt dat het rollend materieel van de NMBS over heel het grondgebied rijdt. De treinen doorkruisen per traject regelmatig meerdere provincies, wat goed is, zonder dat er onderweg iets aan het materieel veranderd wordt. Aanvragen of klachten van groepen of lokale overheden komen op verschillende manieren bij Infrabel terecht, zoals per brief, officiële aanvragen, vragen tijdens rondetafelgesprekken enzovoort. Daarom is het niet mogelijk om alle klachten exhaustief op te lijsten. Deze aanvragen werden echter ook stuk voor stuk onderzocht en beantwoord aan de hand van de specifieke situatie. Het spoornet is van oudsher ingedeeld in *areas* waarvan de grenzen niet samenvallen met de provinciegrenzen. Daarom is het voor Infrabel niet mogelijk om gedetailleerde statistieken per provincie te verstrekken.

19.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Dank u wel voor uw uitgebreide antwoord. Ik wacht op het schriftelijk verslag om alles van naderbij te bekijken.

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

20 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Opfrissingswerken en herinrichting van stations en stopplaatsen in het GEN-gedeelte" (55015247C)

20 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de rafraîchissement et de réaménagement des gares et arrêts du RER" (55015247C)

20.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Mijnheer de minister, de stations en stopplaatsen – gelegen binnen het Gewestelijk Expres Net – worden verfraaid (aankondigingsborden met de bewuste "S" bijvoorbeeld), conform de nieuwe huisstijl, zoals we die ook zien in de Desiro-treinstellen die circuleren op deze lijnen.*

Welk totaal bedrag wordt voorzien voor deze verfraaiingswerken, uitgevoerd in de diverse haltes en stations binnen het GEN? Graag dit bedrag uitgesplitst per Gewest.

Welke haltes en stations komen in aanmerking voor deze verfraaiingswerken? Graag dit bedrag uitgesplitst per Gewest.

Welke specifieke werken maken deel uit van deze verfraaiingswerken?

20.02 Minister Georges Gilkinet: Het budget waarin in het strategisch meerjareninvesteringsplan werd voorzien voor het afwerken van het GEN-project, bedraagt ongeveer 136,6 miljoen euro. De verfraaiingswerken worden uitgevoerd in de stations van De Hoek, Groenendaal, Holleken, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Braine-Alliance, Braine L'Alleud, Genval, La Hulpe, Lillois, Louvain-La-Neuve, Nivelles, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Waterloo, Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Bosvoorde, Haren-Zuid, Moensberg, Sint-Job, Ukkel-Stalle en Watermael.

Het gaat in hoofdzaak over de afwerking en volledige uitrusting van de vermelde stations op de lijnen 124 en 161, evenals het op 13 december geopende nieuwe station van Anderlecht op lijn 50A en de afwerking van Haren-Zuid op lijn 36.

20.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, zoals bij mijn vorige vraag zal ik het antwoord in het schriftelijk verslag van naderbij bekijken. Dank u wel alvast.

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

Le président: (...)

21 Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours introduit par

Infrabel contre le Retail Park La Couvinoise" (55015276C)

21 **Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het door Infrabel aangetekende bezwaar tegen het retailpark La Couvinoise" (55015276C)**

21.01 **Jean-Marc Delizée (PS):** Monsieur le ministre, il s'agit d'un projet datant d'une douzaine d'années et dont la mise en œuvre remonte à quatre ans, avec beaucoup d'obstacles.

Le chantier a débuté, il y a un peu plus d'un an, en mars 2020, suite à l'avis positif de la direction des Implantations commerciales de la Wallonie après un premier recours introduit par Infrabel. Avec une ouverture prévue fin avril, ce centre commercial doit permettre de créer entre 120 et 150 emplois dans une région que vous connaissez bien et où, malheureusement, le taux de chômage est très élevé.

Ce premier recours citait le danger du passage à niveau à l'entrée du futur site commercial. Je ne sais pas si vous connaissez les lieux, mais vous connaissez bien la région couvinoise. Ce passage à niveau existe depuis plusieurs décennies et donne accès à plusieurs commerces. C'est aussi la seule voie pour accéder à une carrière qui se trouve à l'arrière. Le centre commercial va donc s'implanter dans ce site, au sens large. Une solution a été trouvée par la signature d'une convention entre le centre commercial La Couvinoise, la Sofico, la Ville de Couvin et Infrabel en février 2020, il y a donc un peu plus d'un an.

Les termes de la convention stipulent que La Couvinoise accepte d'assumer à hauteur de 200 000 euros maximum la sécurisation du passage à niveau, le reste étant à charge du public. Le premier recours a été retiré. Le promoteur a investi une somme dix fois plus importante. On parle de deux millions d'euros en charges urbanistiques pour la gare TEC, la gare SNCB, une voirie communale et d'autres éléments.

Je ne vais pas entrer dans les détails du dossier pour ne pas être trop long. Je dirai simplement qu'en février 2021, La Couvinoise a obtenu un permis modificatif demandé pour divers travaux qui ne concernent pas le passage à niveau. Et surprise! En mars dernier, un second recours a été introduit par Infrabel contre le permis modificatif. Ce recours est surprenant car Infrabel avait remis un avis favorable non conditionnel dans le cadre de la procédure de ce permis qui, je le répète, ne concernait pas le passage à niveau.

Bien entendu, je comprends parfaitement la volonté d'Infrabel de sécuriser les sites et les passages à niveau. On en a d'ailleurs parlé longuement dans notre commission. C'est un objectif général. Mais je pense qu'ici, sans entrer dans les détails et sans connaître le contenu des différents contacts, j'ai l'impression, monsieur le ministre, qu'on est dans une sorte de blocage ou de dialogue de sourds entre les différentes parties. Il faut donc essayer d'en sortir par le haut et de rétablir un véritable dialogue qui soit centré sur des solutions à apporter et non sur des initiatives unilatérales.

Monsieur le ministre, quelle est votre lecture du dossier et quelle solution pouvons-nous apporter à cette situation pour assurer la mobilité sur cet espace reliant l'entrée de Couvin (la N5) vers cet espace commercial en voie de développement?

21.02 **Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur Delizée, voici la réponse communiquée sur ce dossier par Infrabel.

Le recours d'Infrabel constitue le prolongement de la logique de l'avis que la société avait émis en bonne et due forme dans le cadre de la procédure préalable à la délivrance du permis. En effet, le gestionnaire d'infrastructure avait émis un avis favorable, mais conditionnel. Suite à une erreur administrative, la Région wallonne cite dans l'octroi du permis l'avis favorable d'Infrabel, mais sans mentionner les conditions liées à celui-ci, d'où le malentendu et par la suite le recours introduit. Infrabel n'est pas du tout opposée au projet, mais souhaite que les conditions émises dans le cadre de son avis préalable soient reprises dans le permis.

Le permis modificatif prévoit notamment la mise en place d'un nouveau quai de distribution à proximité même du domaine d'Infrabel et à un endroit où la voirie est exiguë et en impasse, ce qui est précisément l'objet de la demande n°9.

Cette situation va engendrer inévitablement des manœuvres de véhicules de livraison à proximité immédiate des voies et des clôtures d'Infrabel. Le heurt de celles-ci risque de provoquer un engagement du gabarit des voies ferrées avec toutes les conséquences que cela est susceptible d'engendrer sur cette ligne importante Charleroi-Couvin.

Infrabel se veut cependant constructive et ne s'oppose dès lors pas au projet mais demande simplement que soit mis en place un dispositif permettant de protéger ses clôtures contre d'éventuelles manœuvres maladroites et éviter ainsi tout problème de sécurité. Ce recours est donc sans lien avec la question du passage à niveau.

Il me semble que, sur la base des éléments de réponse que j'ai reçus, une solution amiable est possible dans ce dossier, sans m'engager outre mesure étant donné qu'il en va de la gestion quotidienne de la société et non pas de celle incombant au ministre

21.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, n'ayant pas participé à ces réunions et ne connaissant pas le dossier dans les détails, si votre conclusion est de dire qu'une solution amiable est possible, cela va dans le sens de ce que je souhaite et demande.

L'information que j'ai en retour est vraiment la surprise de ce deuxième recours. Le recours est assez récent car il date d'il y a un mois, alors qu'il y avait un délai de six mois pour réaliser les ajustements et les adaptations.

Je conclurai en disant qu'il est impératif que le dialogue reprenne entre les trois parties que sont Infrabel, le promoteur et la ville de Couvin – qui est concernée car il s'agit d'une voie d'accès importante –, afin que ladite solution puisse réellement être mise en œuvre. Si ce n'est pas le cas, je me permettrai de revenir vers vous.

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

22 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratispolitiek bij de NMBS" (55015300C)

22 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de gratuité à la SNCB" (55015300C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de minister, op 11 maart communiceerde u dat de NMBS gratis treinritten ter beschikking stelt in het kader van de COVID-vaccinatie.*

Hoeveel mensen willen u en de NMBS bereiken met deze actie?

Wat is de procedure? Dienen mensen dit op voorhand aan te vragen? Zal er zoals bij de "gratis" railpass een papieren vervoersbewijs voorzien worden, verdeeld via bpost?

Hoe zal de NMBS controleren op misbruik? Hoe wil u vermijden dat mensen die er voor kiezen om zich niet te laten vaccineren, toch deze gratis ritten benutten?

Wat is de geraamde totale kostprijs voor al deze gratis treinritten van en naar het vaccinatiecentrum? Hoe zullen deze gefinancierd worden?

22.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, één jaar na het begin van de coronacrisis geeft de vaccinatiecampagne nu hoop op een lente en een zomer met meer sociale contacten en vrijheid. Ik ben blij dat de NMBS, op mijn vraag, als openbare dienstverlener ook haar steentje bijdraagt aan het slagen van de vaccinatiecampagne. Iedereen mag gratis de trein nemen om zich te laten vaccineren. Uit die solidariteitsactie blijkt duidelijk de maatschappelijke rol en het belang van het openbaar vervoer voor onze mobiliteit. Die verbindende sociale rol maakt de NMBS hard met die mooie solidariteitsactie van openbare dienstverlening.

Het is op het moment evident nog niet duidelijk hoeveel personen hiervan gebruik zullen maken. Elke persoon die we op die manier kunnen helpen om zich te laten vaccineren, betekent een stap dichterbij een beter gevaccineerd en daarmee een gezonder en vrijer land.

De NMBS biedt het gratis treinticket vanaf zondag 21 maart aan aan wie zich van en naar een vaccinatiecentrum moet verplaatsen. Het ticket kan zowel voor de eerste als de tweede prik worden aangevraagd en dat via de website of de app van de NMBS, of aan een ticketautomaat of aan het loket in

het station. Het gratis treinticket is een heen-en-terugticket, geldig in tweedeklas en dat alleen op de dag van de vaccinatie. Wie wil gebruikmaken van het ticket, wordt gevraagd het spontaan te tonen aan de treinbegeleider, samen met de uitnodiging of de afspraakbevestiging voor de vaccinatie. Het risico van misbruik is dus beperkt.

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

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

23 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het openbaar onderzoek bij afschaffing van een spoorovergang" (55015302C)**

23 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête publique en cas de suppression d'un passage à niveau" (55015302C)**

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de kwestie van de afschaffing van gelijkgrondse spoorwegovergangen is al vaker ter sprake gekomen in deze commissie.

Artikel 38 van het beheerscontract van Infrabel stelt: "Infrabel zorgt voor passende doorgangen voor fietsers bij het afschaffen van overwegen, indien uit het voorafgaande openbaar onderzoek gebleken is dat er voldoende vraag naar is." Tijdens de hoorzitting in de Kamercommissie voor Mobiliteit van 10 maart 2021, met onder meer vertegenwoordigers van Infrabel, verklaarde Infrabel dat ongeveer 25 overwegen per jaar worden opgeheven.

Moet artikel 38 van het beheerscontract zo geïnterpreteerd worden dat een openbaar onderzoek steeds vereist is voordat een spooroverweg afgeschaft kan worden?

Hoeveel afschaffingen van gelijkgrondse overwegen gingen in de voorbije jaren daadwerkelijk gepaard met een openbaar onderzoek? Hoeveel overwegen werden afgeschaft zonder openbaar onderzoek?

Schendt Infrabel het beheerscontract als een overweg gesloten wordt zonder openbaar onderzoek en dus zonder de mogelijkheid om vast te stellen of er vraag is naar alternatieve fietsverbindingen, zoals wordt bepaald in artikel 38 van datzelfde beheerscontract?

Bent u het als voogdijminister eens met de interpretatie die Infrabel aan de zaak geeft? Bent u ook van mening dat er niet elke keer een openbaar onderzoek nodig is bij het opheffen van een gelijkgrondse overweg?

Zult u een bepaling zoals deze ook inschrijven in het nieuwe beheerscontract met Infrabel of plant u aanpassingen op dat vlak?

23.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, Infrabel deelt mij mede dat een openbaar onderzoek vereist is in de hiernavolgende gevallen. Dat is, ten eerste, bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en, ten tweede, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.

Het is veeleer een uitzondering dat een overweg nog zomaar kan worden afgeschaft. Zelfs wanneer geen formeel openbaar onderzoek nodig is, wordt in de praktijk nog steeds met de stad of gemeente naar een akkoord gestreefd.

Infrabel zal een overweg pas afschaffen, eens er een akkoord is. Een afschaffing van een overweg heeft immers weinig kans op succes, wanneer er geen draagvlak is bij de gemeente of stad en wanneer ze niet is afgestemd op de mobiliteitsplannen van de gemeente, regio of provincie.

Indien een gemeenteweg in dat kader dient te worden aangepast of verlegd, moet die aanpassing sowieso ook het akkoord van de gemeenteraad krijgen. Daartoe wordt in eerste instantie bij het schepencollege een principeakkoord gevraagd over de afschaffing.

Tijdens de bouwaanvraagprocedure zal ook een advies of akkoord aan de gemeenteraad worden gevraagd.

Wat uw laatste vraag betreft, kan ik u al wel zeggen dat de procedure voor de afschaffing van de overwegen

moet worden herbekeken in een bredere herziening van de reglementering van de overwegen. Ik heb dan ook aan mijn administratie gevraagd om een analyse te maken over hoe de reglementering rond overwegen herzien zou kunnen worden.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor deze informatie. Met dat laatste ben ik het volledig eens. Het is een belangrijke stap om de regelgeving te herwerken.

In afwachting van eventuele toekomstige wijzigingen, is het ook belangrijk om duidelijkheid te verkrijgen over de bestaande regelgeving. In die zin vond ik het jammer dat u geen antwoord kon geven op de vraag hoe we het artikel 38 moeten interpreteren. In hoeverre is een openbaar onderzoek in alle omstandigheden noodzakelijk? Daarop heb ik jammer genoeg geen antwoord gehoord.

Eigenlijk is het ook een vraag waarop het antwoord u als voogdijminister eerder door de FOD kan worden aangereikt dan door Infrabel zelf. Zij is immers betrokken partij. U geeft de versie van de feiten zoals ze door Infrabel aan u bezorgd zijn. Maar het feit dat zij niet ingaan op deze materie, sterkt mij in het vermoeden dat we het artikel op een andere manier moeten interpreteren dan de interpretatie die Infrabel er in de commissie van 10 maart 2021 aan gegeven heeft, namelijk dat er effectief een openbaar onderzoek nodig is.

Dat had ik graag uitgeklaard gezien, maar dat is jammer genoeg niet gelukt. Ik zal de materie dan ook hernemen en een expliciete vraag stellen naar het standpunt van de FOD Mobiliteit ter zake.

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

Le **président**: Les questions n° 55015360C et n° 55015362C de Mme Kim Buyst sont reportées. La question n° 55015404C de M. Jef Van den Bergh et les questions n° 55015437C et n° 55015440C de M. Vincent Scourneau sont transformées en questions écrites.

24 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cybersecurity en onze spoorwegen" (55015497C)

24 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cybersécurité et nos chemins de fer" (55015497C)

24.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Cyberaanvallen, het is een groot gevaar voor de toekomstige digitale maatschappij. Ook onze spoorwegen zijn er niet immuun voor. Een nieuw fenomeen is de 'ransomware'. Hierbij versleutelt de cybercrimineel alle gegevens via een computerlek en vraagt nadien losgeld om terug toegang te krijgen tot de eigen gegevens of computerprogramma's.

Zo een aanval op de NMBS of Infrabel is niet uit te sluiten.

Zijn er al pogingen geweest in het verleden om de werking van onze spoorwegen, via 'ransomware' of andere, lam te leggen?

Zijn de NMBS en Infrabel voldoende beveiligd tegen cyberaanvallen en 'ransomware'?

Zijn de ticketautomaten in de stations, de NMBS-app en de NMBS-website voldoende beveiligd tegen cyberaanvallen?

Welk budget is er voorzien voor 'cybersecurity' voor onze spoorwegen?

Bestaat er een protocol, binnen de publieke spoorwegsector, met betrekking tot een ransomwareaanval?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, spoorwegen zijn, zoals alle bedrijven, onderhevig aan de dreiging van cyberaanvallen en in het bijzonder ransomware. In het laatste geval misbruiken hackers een kwetsbaarheid in de computersystemen van bedrijven om in hun netwerk in te breken. Infrabel en de NMBS zijn als aanbieders van essentiële diensten onderworpen aan de verplichtingen van de NIS-wet van 7 april 2019. Die wet legt een aantal veiligheidsverplichtingen op aan de exploitanten van essentiële diensten.

Zowel Infrabel als de NMBS werken voortdurend aan de verbetering van al hun computernetwerken om

deze kwetsbaarheden aan te pakken. Zo migreerde Infrabel bijvoorbeeld zijn meest kritische systemen voor de veiligheid van het spoorwegnet naar computernetwerken met verhoogde beveiliging. De meeste cyberbeveiligingsmaatregelen worden geïmplementeerd tijdens de vernieuwing van de informatiesystemen en -netwerken. Het is daarom niet eenvoudig om die kosten te isoleren van de kosten die gepaard gaan met het vernieuwen van de systemen zelf.

Er is geen specifiek protocol voor een ransomwareaanval voor de hele openbare spoorwegsector. Elk bedrijf heeft zijn eigen protocollen voor crisismanagement opgesteld. Voor bijkomende informatie betreffende de NMBS verwijst ik u naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 121 van de heer Roggeman.

24.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik zal het eens nakijken. Dank u voor uw antwoord.

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

25 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het materieel op de verbinding Antwerpen-Hamont" (55015527C)

25 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel utilisé sur la liaison Anvers-Hamont" (55015527C)

25.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *De Kempense treinreiziger merkt het elke dag: de treinen vanuit de Kempen hebben de meeste vertraging van het hele land. Maar daar komt verbetering in, al hoort de Kempense reiziger dit al lang. Zo zal de IC Antwerpen-Mol-Hamont in de toekomst niet meer gesplitst worden in Mol, wat betekent dat de verbinding sneller en betrouwbaarder wordt. Dat kondigde de NMBS aan tijdens de roadshow waarin ze het nieuwe vervoersplan voor Limburg uit de doeken deed.*

Nu wordt de trein Antwerpen-Hamont nog gesplitst in Mol, waarna het ene deel tot in Hasselt rijdt en het andere deel tot Hamont. Met de wijziging in het vervoersplan zou de trein vanuit Antwerpen tot in Hamont sporen en zou een L-trein de verbinding Mol-Hasselt verzekeren die apart rijdt van de IC trein Antwerpen-Hamont.

Uiteraard is dat een goede zaak voor de Kempense reiziger. Niet enkel kan er gebruik gemaakt worden van de elektrificatie op het traject, met een verhoging van het reizigerscomfort, maar de niet aan- of afkoppeling in Mol moet de verbinding ook betrouwbaardere en vlotter maken.

Rest enkel de vraag met welk materieel er gereden zal worden op de verbinding Hamont-Antwerpen. In de Kempen spoort er immers heel wat oud materieel. De Kempense reiziger snakt naar betrouwbaar, comfortabel en modern materieel. Tijdens een vorige vraag in de commissie mobiliteit op 2 december antwoordde u nog dat er geen duidelijkheid was omtrent de materieelinzet. U benadrukte ook het probleem bij de materieelkeuze, want het station in Hamont, een eindhalte vlak voor de Nederlandse grens, heeft een kort perron en laat dus ook slechts een beperkte lengte van de trein toe. Een aankoppeling van extra rijtuigen in Mol lijkt hierdoor onafwendbaar.

Kan de minister meer duidelijkheid geven over het materieel dat op de verbinding Hamont-Antwerpen zal rijden vanaf juni 2021? Welk materieel zal ingezet worden op de P-trein Brussel-Mol (die verlengd wordt tot Neerpelt)?

Zal de P-trein nog stoppen in Bouwel en Kessel?

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

Hoe zal het probleem van de beperkte infrastructuur in Hamont verholpen worden? Zal het station Hamont bijvoorbeeld prioriteit krijgen in de investeringslijst, zodat het station kan worden uitgerust om voldoende lange treinen te kunnen ontvangen? Is er een concrete timing hiervoor voorzien?

25.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, op weekdays zullen de IC-treinen tussen Antwerpen en Hamont tijdens de piek rijden met M5-dubbeldekstreinstellen, goed voor ongeveer 40 % van de treinen. Voor het overige met AR41-motorwagens, goed voor ongeveer 60 % van de treinen. Tijdens de weekends zal het aanbod volledig met AR41-motorwagens gebeuren. De P-treinen van

en naar Brussel rijden met een samenstelling van een locomotief T27 en M4-rijtuigen.

De NMBS informeert mij dat, behoudens tegenbericht door de infrastructuurbeheerder, de stops in Bouwel en Kessel op de P-trein behouden blijven. De instroom van M7-rijtuigen zal geen impact hebben op deze lijn. De spoorinfrastructuur in Hamont is in het najaar van 2020 aangepast via de opheffing van de technische beperking om langere treinen in te leggen met Hamont als oorsprong of bestemming. Het ging daar om de verplaatsing van een wissel.

De verlenging van het perron is vandaag ingeschat om gerealiseerd te worden in 2022. Een langere trein kan dus door de aangepaste infrastructuur naar Hamont rijden. Zolang het perron niet verlengd is, kunnen reizigers met bestemming Hamont niet plaatsnemen in de laatste rijtuigen van een lange trein.

25.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord toch teleurstellend. Ondanks de vele vragen in deze commissie blijven de M4-rijtuigen toch rijden op deze lijnen. Ik hoor u ook zeggen dat de M7-rijtuigen geen verbetering geven op de verbinding met de Kempen. Dat valt uiteraard enorm te betreuren. Met heel wat Kempense collega's zullen we daarop blijven hameren.

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

26 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug te Herentals" (55015531C)**

26 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire à Herentals" (55015531C)**

26.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Vooral het containervervoer kende het voorbije decennium een steile opgang. In het kader van de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal investeert De Vlaamse Waterweg nv dan ook in de verdere uitbouw van het Albertkanaal.*

De huidige beperking in doorvaarthoogte en breedte onder de bruggen vormt een knelpunt voor de binnenscheepvaart op het Albertkanaal. De verhoging van de bruggen tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m maakt het mogelijk om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen.

Momenteel legt men de hand aan de laatste bruggen, Brug 44 is een spoorbrug die deel uitmaakt van de spoorlijn tussen Herentals en Lier. De stalen brug, uit de jaren 30 zal worden afgebroken en ten oosten van de bestaande brug zal er een nieuwe brug opgetrokken worden. Treinverkeer zou zo goed als altijd mogelijk blijven, uitgezonderd een beperkt aantal weekends.

Naast spoorlijn 15 is er ook de goederenspoorlijn 207 die zware hinder zal ondervinden van de werken. Spoorlijn 207 is enkel bereikbaar via de aftakking aan lijn 15 in Herentals en loopt dood aan de containerterminal in Meerhout-Gestel, bij Nike. In het verleden heb ik reeds gepleit om de goederenspoorlijn 207 ook naar het oosten te ontsluiten. Een korte verlenging van het bestaande spoor met een kilometer zorgt ervoor dat er kan aangesloten worden op de bestaande spoorlijn Diest-Tessenderlo. Met enkele kleine investeringen worden dus meerdere industrieterreinen bereikbaar voor de hele regio. Een extra ontsluiting zal de impact door de werken voor de bedrijven langs het Albertkanaal wegnemen en zal ook op lange termijn ten goede komen van de spoorlijn en haar gebruikers.

Welke impact hebben de werken voor de reizigers op spoorlijn 15? Welke maatregelen worden genomen

Welke impact hebben de werken aan de spoorwegbrug voor de goederenspoorlijn 207? Welke maatregelen worden voorzien om de impact zo laag mogelijk te houden?

Bent u bereid om de ontsluiting van de goederenspoorlijn 207 naar het oosten, met een aansluiting op de bestaande spoorlijn Diest-Tessenderlo te onderzoeken?

26.02 **Minister Georges Gilkinet:** De aangehaalde werkzaamheden zijn een zaak van de Vlaamse Waterweg. Ik ben daarvoor niet bevoegd.

Doordat de nieuwe brug en de sporen voor en achter de brug naast de bestaande brug worden gebouwd,

kunnen we de impact beperken, zowel voor reizigers als voor het goederenverkeer. Er is een totale lijnonderbreking van vier dagen gepland om enkele spooraansluitingen voor en na de brug te maken. Daarnaast worden andere aansluitingen en omvormingen gerealiseerd tijdens weeknachten en in verscheidene weekends. Dat werk houdt een totale onderbreking van de lijn in. Er komen dan ook vervangende busdiensten.

Het goederenverkeer van en naar lijn 207 zal tussen twee faseringen in gedurende twee weken op een tegenspoor gebeuren van het wisselcomplex tot de vertakking Albertkanaal. Twee weken geleden werd er een toelichting gegeven aan de spoorwegondernemingen voor goederenvervoer. Zij waren tevreden met de beperkte impact. Alle totale lijnonderbrekingen worden conform de Europese en nationale regels voldoende ruim op voorhand ingepland. Er komen ook informatiesessies.

Er worden zoveel mogelijk maatregelen in overweging genomen om de impact te beperken. Dat blijkt ook uit wat ik net zei.

Wat uw laatste vraag betreft, heb ik op het moment geen weet van plannen in die richting.

26.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Het is alvast een goede zaak dat de impact van de werkzaamheden beperkt blijft.

De laatste vraag was voor mij de belangrijkste, omdat dat een betekenisvolle ontsluiting voor het goederenvervoer in onze regio zou impliceren. Het gaat om 1 kilometer spoor. Daarover zal ik vragen blijven indienen. Ik hoop dan ook dat er alsnog een positief antwoord volgt.

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

27 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe generatie biljetautomaten" (55015535C)

27 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération d'automates" (55015535C)

27.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Mijnheer de minster, de sluiting van 44 loketten deed heel wat stof opwaaien. Waar gemiddeld nog maar 1 ticket op 4 aan het loket aangeschaft wordt, is het logisch dat de NMBS rationeler omgaat met de bezetting van haar loketten. Maar het botweg sluiten van de loketten raakt de reizigers hard, vooral zij die niet zo goed overweg kunnen met de andere verkoopkanalen zoals de app, de website, of via de NMBS-automaten.*

Het is belangrijk dat de reizigers voor de aankoop van een vervoersbewijs niet aan hun lot worden overgelaten, noch in de kleine noch in de grote stations. U vroeg aan de NMBS om een hele reeks begeleidende maatregelen uit te werken die het comfort, de veiligheid en de dienstverlening voor elke reiziger moeten garanderen. Zo wordt door de NMBS een nieuwe generatie automaten gelanceerd. Deze zouden een soort assistentiekноп hebben, indien een reiziger die indrukt, krijg men iemand van de NMBS aan de lijn die "op afstand" de reiziger kan begeleiden en zelfs de verrichting zou kunnen afwerken.

Welke nieuwe functies zullen deze nieuwe automaten exact hebben? Hoe zullen ze de dienstverlening naar de reiziger kunnen verbeteren?

Wanneer zullen deze nieuwe biljetautomaten verschijnen langs de Belgische sporen?

Waar zullen deze nieuwe automaten eerst worden geïnstalleerd?

27.02 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw Verhaert, de NMBS deelt mij mee dat haar verkoopautomaten al enige tijd beschikken over een assistentiemogelijkheid op afstand. De NMBS communiceert dit ook aan de klanten en de stakeholders zoals de burgemeesters.*

Samengevat is het zo dat de klant het nummer belt dat op de verkoopautomaat staat en dat het verkooppersoneel vervolgens de aankoop van het biljet kan overnemen tot op het moment van de betaling.

De nieuwe automaten zullen een modernere en meer intuïtieve interface aan de klanten bieden. Ook de

schermen zullen van een nieuwe generatie zijn.

De NMBS verwacht dat ze ten vroegste in 2023 kunnen worden uitgerold. Het is nog niet bepaald waar de eerste automaten zullen komen. Ik hoop dat de NMBS daarbij een bepaalde logica zal volgen.

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

Het zal dus nog enige tijd duren, tot 2023. Het idee van de treinpunten zou intussen toch voor een enorme meerwaarde kunnen zorgen. Ik hoop dat u dit bij de NMBS kunt aankaarten, zodat het spoor aantrekkelijker wordt, zowel voor de lokale handelaar als voor de reiziger en de NMBS zelf, en zodat de mensen op die manier ook verder kunnen worden geholpen.

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

28 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hr-beleid van de NMBS-Groep" (55015606C)

28 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de ressources humaines du Groupe SNCB" (55015606C)

28.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Graag verwijs ik in eerste instantie naar mijn schriftelijke vraag K550317 waarop ik tot dusver geen antwoord heb gekregen. De NMBS-holding beschikt als een van de weinige overheidsbedrijven in ons land over een aparte instelling voor haar personeelsbeheer. Daarnaast beschikken zowel de NMBS als Infrabel nog over hun eigen hr-afdelingen.*

Personeelsleden (en externen) kunnen beroep doen op opleidingen en trainingen via Train@Rail. Hoeveel medewerkers en externen volgden al een opleiding of training via dit platform? Graag een gedetailleerd overzicht van de voorbije vijf jaar met opsplitsing naar type opleiding/training, beroepscategorie trainee (indien het een personeelslid betrof), geslacht trainee en de duur van de opleiding/training.

Infrabel beschikt sinds vorig jaar over een eigen academy. Op welke manier worden de vormingen van Train@Rail afgestemd op de werking van Infrabel academy en mogelijks trainingen vanuit de hr-dienst van de NMBS?

Op welke manieren moedigt hr-rail herscholing van personeel binnen de spoorgroep aan? Hoeveel budget wordt hiervoor uitgetrokken? Graag een overzicht van het budget van de voorbije vijf jaar voor deze aanmoedigingen en specifiek het budget voor de trainingen en opleidingen.

Wat is de gemiddelde duurtijd voor de invulling van openstaande vacatures voor de drie spoorbedrijven? Graag een gedetailleerd overzicht per spoorbedrijf met opsplitsing naar de functie en de locatie van tewerkstelling (provincie).

Welke veranderingen in E-HRM (e-recruitment, e-learning, etc.) werden er bij de spoorgroep doorgevoerd de afgelopen jaren? Heeft de coronapandemie hieraan een duw in de rug gegeven?

Hoe wordt het hr-management betrokken bij de uittekening van de strategische doelstellingen van de gehele NMBS-groep?

Wat bedraagt de operationele kost van hr-rail, de hr-afdeling van Infrabel en de hr-afdeling van de NMBS? Graag een gedetailleerd overzicht van de voorbije vijf jaren.

Wat is de visie van u, als bevoegd minister, op het behouden van een aparte hr-onderneming binnen de NMBS-groep, terwijl NMBS en Infrabel hun eigen hr-afdelingen hebben?

28.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ook hier mijn excuus voor het uitblijven van een antwoord op uw schriftelijke vraag. De cijfers die u in uw eerste en vierde vraag wenst, zal ik u schriftelijk laten bezorgen.

De oprichting van de Infrabel Academie is geen nieuw initiatief. De specificiteit van de Infrabel Academie is dat ze is gericht op studenten die op lange termijn in 40 verschillende beroepen kunnen worden opgeleid.

Dat gaat van de spoorbeheerder tot de railverkeersleider in seinhuizen of lasser. Infrabel wil daarnaast niet alleen nieuwe medewerkers opleiden, maar ook investeren in het personeel om hun competentie verder te ontwikkelen.

HR Rail stimuleert de opleiding van zijn personeel. Dit gebeurt vanuit een performant management in het kader van de operationele doelstellingen of de individuele ontwikkelingsdoelstellingen van elk personeelslid. Er is in een opleidingstraject voorzien voor elke nieuwe collega binnen HR Rail en voor de collega's die intern van job veranderen.

Sinds 2019 gebeurt een aantal selectiestappen online, met name testen en videogesprekken. Sinds maart 2020 gebeurt de volledige selectie online. Tijdens de coronaperiode gebeurt een groot aantal opleidingen uitsluitend online via verschillende leervormen. De hr-verantwoordelijken van NMBS en Infrabel maken deel uit van het uitvoerend comité van hun entiteit en worden op die manier betrokken bij de uittekening van de strategische doelstellingen van hun entiteit.

De objectieven voor HR Rail die in lijn moeten liggen van de strategische doelstellingen van de entiteiten, maken jaarlijks het voorwerp uit van een bespreking in de schoot van het coördinatieteam waarin de drie entiteiten overleg plegen. Na deze bespreking worden de objectieven van HR Rail voorgelegd aan de raad van bestuur van HRI, waarin de CEO's van de NMBS en Infrabel zetelen. Op die manier wordt de hr-strategie coherent uitgetekend.

Dan kom ik aan uw zevende vraag. De algemene cijfers van de werking van de drie bedrijven zijn beschikbaar in de respectievelijke jaarverslagen.

(...) het personeel van de Belgische spoorwegen voorziet heel duidelijk in de activiteiten en opdrachten van HR Rail, alsook in de activiteiten en opdrachten van NMBS en Infrabel inzake hr-beleid. Ik heb niet de intentie daaraan te sleutelen.

28.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat een deel van het antwoord, met betrekking tot de cijfers, nog in schriftelijke gedaante zal volgen. Ik kijk daarnaar uit.

In verband met het laatste punt, u hebt gelijk, de wetgeving voorziet inderdaad in afzonderlijke taken binnen het hr-beleid voor de drie bedrijven: NMBS, Infrabel en HR Rail. Dat staat in de wetgeving. Het is een wetgevende constructiefout dat er drie hr-diensten zijn voor twee bedrijven. Dat bestaat bij mijn weten nergens anders. In die zin vind ik het jammer dat u zegt dat u daaraan niets wilt wijzigen. Dat zou immers toch wel een stuk efficiënter kunnen.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is de vraag van de heer Roggeman over de vakbondspremies bij het spoor.

28.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb op die vraag inmiddels een schriftelijk antwoord gekregen.

29 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De resultaten betreffende het gebruik van de gratis Hello Belgium Railpass" (55015607C)
- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de gratis Hello Belgium Railpass" (55016018C)

29 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les résultats concernant l'utilisation du Hello Belgium Railpass gratuit" (55015607C)
- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Hello Belgium Railpass gratuit" (55016018C)

29.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, graag verwijs ik in eerste instantie naar mijn schriftelijke vraag met volgnummer K550257 waarop ik tot dusver geen antwoord heb ontvangen.*

Ondertussen is de gratis 12-rittenkaart waar elke burger van dit land aanspraak kon op maken al meer dan

vijf maanden in gebruik. We zijn dus bijna aan het einde van de gebruikperiode die loopt tot ongeveer het einde van maart.

Sinds 1 september 2020 zijn de treinbegeleiders opnieuw verplicht de tickets te controleren.

Voor hoeveel ritten, in totaal, werd de gratis Railpass respectievelijk gebruikt op maandbasis sinds de inwerktreding? Graag een gedetailleerd overzicht.

Hoe verhoudt dit zich tot de andere vervoersbewijzen?

Wat zijn de populairste bestemmingen? Graag een overzicht van het aantal ritten per bestemming, voor zover dit beschikbaar is.

Stemt het gebruik van de gratis Railpass overeen met uw verwachtingen? Waarom wel of waarom niet?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS deelt mij het volgende mee. Volgens de hypothese op basis van de bezettingsgraad en de evolutie van de verkoop is de uitsplitsing van het aantal ritten met de Hello Belgium Railpass als volgt.

Ik heb een tabel met uitgegeven ritten in oktober, november en december. Het gaat om 7.134 ritten, hetzelfde voor de drie maanden. De gebruikte ritten zijn als volgt verdeeld: in oktober 2.275, in november 2.055, en in december 2.144. Dat is een totaal van 6.473. Deze cijfers zijn gebaseerd op de maandelijkse bevestigingen van de klanten naar het effectieve gebruik van hun Hello Belgium Railpass. De methodologie die voor deze bevestigingen wordt gebruikt, waaronder de grootte van het steekproef, garandeert een statistisch representatief resultaat.

Het is prematuur om nu een analyse te maken. In de komende weken krijg ik van de NMBS een evaluatie van de Hello Belgium Pass.

29.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Bedankt, mijnheer de minister, voor de cijfers.

29.04 Minister **Georges Gilkinet**: Misschien is het gemakkelijker als ik de percentages geef. In oktober gaat het om 32 %, in november om 29 % en in december 30 %. Bijna een derde van de ritten werd dus ook effectief gedaan.

29.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Bedankt voor deze aanvulling, mijnheer de minister. Het is toch opmerkelijk om vast te stellen dat in deze drie maanden 70 % van de gratis ritten in de schuif is blijven liggen. Een groot deel van het aanbod is dus niet geconsumeerd. Dat heeft natuurlijk te maken met de coronasituaties. Maar het zet ons ook met de voeten op de grond. Bij de lancering is de loftramp afgevoerd en sprak men van het grote succes van de maatregel. Maar als men dan de resultaten bekijkt, blijkt dat toch anders uit te draaien. Ongeveer 70 % is onbenut gebleven. Op het moment van de beslissing om de Railpass te verdelen was er ook al corona in het land, dus de resultaten waren niet helemaal voorzien.

29.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik denk dat niemand dacht dat de coronacrisis zo lang zou aanhouden. Jammer genoeg is ze nog steeds niet ten einde. Dat heeft uiteraard een impact op het gebruik van de gratis railpas.

U hebt ook verteld dat we nog moeten wachten op de gegevens van de evaluatie daarover. U hebt een onderzoek gevraagd. Daar zal ik dan op wachten. In de toekomst krijg ik dan hopelijk een antwoord op mijn vragen. Dank u.

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

De voorzitter: De vragen nrs. 55015617C en 43 55015619C van de heer Roggeman zijn omgezet in schriftelijke vragen.

30 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verschil in prijs tussen**

online en geprinte treintickets" (55015611C)

30 Question de **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La différence de prix entre les billets de train en ligne et imprimés" (55015611C)

30.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, graag verwijst ik in eerste instantie naar mijn schriftelijke vraag met volgnummer K550289 waarop ik tot dusver geen antwoord heb ontvangen.*

De NMBS voert een wijziging in haar ticketaanbod door. Het gaat dit keer niet om een naamswijziging naar Engelstalige namen, maar om een prijswijziging en prijsdifferentiatie tussen online biljetten en tickets op papier. Zo zal er een lagere prijs aangerekend worden indien men een 'Youth Multi', 'Standard Multi' of 'Local Multi' online zal aankopen. Het prijsverschil ten opzichte van een papierenticket kan wel oplopen tot 3 euro.

Wat is de doelstelling van dit project?

Hoe past dit initiatief binnen de bredere tariefstrategie van de NMBS?

Waarom worden enkel deze biljetten meegenomen in de prijswijzigingen? Op basis waarvan zijn deze biljetten geselecteerd.

Wat is de looptijd? Gaat het om een proefproject of is dit permanent? Zijn er nog gelijkaardige wijzigingen gepland in de nabije toekomst? Zo ja, over welke wijzigingen gaat dit?

Tot welke vermindering aan inkomsten leidt deze tariefwijziging? Wat is de schatting?

Wat zijn de geschatte kostenverschillen van de beoogde omschakeling naar digitale verkoop voor de administratie, het beheer en de drukkerij?

Wat is de totale netto-financiële impact van dit initiatief? Hoe zal de NMBS dit verlies opvangen?

30.02 Minister **Georges Gilkinet**: *Mijnheer Roggeman, zoals de NMBS reeds aankondigde in haar persbericht van 18 januari past deze beslissing in haar strategie voor de nieuwe mobiele app. Voor het eerst zijn de zogenaamde multi's – de passen voor 10 treinritten – ook digitaal invulbaar. In de plaats van de pas lijn per lijn in te vullen, kan de reiziger nu voorafgaand eenvoudig en snel een rit activeren op de smartphone en van op afstand aan de treinbegeleider tonen.*

Met de digitale versie van de invulpassen wil de NMBS gebruiksvriendelijke treintickets aanbieden die klanten altijd bij de hand hebben en die ook uit sanitair oogpunt beter zijn. Digitale tickets zijn voor het bedrijf goedkoper en bijgevolg ook voor de gebruiker.

Het is voor mij ook belangrijk om niet-digitale tickets tegen een aantrekkelijk tarief te behouden, met het oog op de toegankelijkheid voor alle doelgroepen.

Voor meer elementen van mijn visie op het ticketbeleid verwijst ik u naar het actualiteitsdebat van 10 februari in deze commissie.

30.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, uw antwoord is verbazend beknopt. U verwijst naar het actualiteitsdebat. Ik verwijst zelf graag naar het debat dat wij vorige week in de commissie hebben gevoerd in het kader van de debatten over de voorstellen inzake de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.*

Het is namelijk zo dat de tariefwijziging ook implicaties heeft voor mensen met een motorische of visuele handicap. Niet iedereen heeft een even vlotte toegang tot digitale verkoopkanalen. Mensen met een beperking ondervinden daarbij soms problemen. Het middenveld heeft ook signalen gegeven dat dit een discriminatie kan betekenen voor dit deel van het klantenbestand.

Ik denk dan ook dat het geheel terecht is dat wij in de resolutie van vorige week een vraag aan de regering hebben opgenomen om op dit punt een aanpassing te doen om ervoor te zorgen dat de discriminatie weggewerkt wordt.

Ik zie u knikken. Ik hoop dat dit ook wordt opgenomen in de prijszetting van de NMBS.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55015612C van de heer Raskin wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

31 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Railpads tegen geluidshinder" (55015617C)**

31 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les semelles isolantes contre les nuisances sonores" (55015617C)**

31.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** *Mijnheer de minister, jaarlijks installeert Infrabel een aantal zogenaamde 'Railpads'. Deze worden op de rails geplaatst om geluidshinder veroorzaakt door treinen voor de buurtbewoners zoveel mogelijk te verminderen.*

In 2020 werd ongeveer 98 kilometer aan sporen uitgerust met deze technologie.

Dit brengt me dan ook tot het stellen van volgende vragen:

Hoeveel klachten van geluidshinder ontvangen Infrabel en NMBS jaarlijks? Graag een overzicht.

Welke locaties zijn extra gevoelig voor geluidshinder door treinen? Zijn deze gecorreleerd aan een goederencorridor? Graag een overzicht.

Welke locaties werden reeds uitgerust met deze 'Railpads'? Welke locaties zullen in de toekomst prioritair uitgerust worden met deze 'Railpads'? Op basis van welke criteria worden deze locaties gekozen? Welke voorrangsprincipes zijn er van toepassing?

Wat is de gemiddelde kost voor het aanleggen van deze 'Railpads'?

Welke impact hebben de 'Railpads' op dichtbevolkte gebieden? Is hier reeds een evaluatie over gemaakt? Wat zijn de resultaten hiervan?

31.02 **Minister Georges Gilkinet:** *Mijnheer Roggeman, in 2020 heeft Infrabel ongeveer 220 vragen en klachten over geluidshinder door treinverkeer behandeld. De voorgaande jaren lag dat cijfer in dezelfde grootteorde. Elke klacht wordt onderzocht en beantwoord aan de hand van de specifieke situatie. De klantendienst van de NMBS heeft in 2018 5 klachten over geluidsoverlast ontvangen en 17 in 2019, die allemaal binnen de termijnen werden behandeld.*

De oorzaak van geluidshinder is heel divers, waardoor moeilijk tendensen kunnen worden vastgesteld. Bij de analyse van klachten worden onder andere de intensiteit van het treinverkeer, de afstand tot de woningen en de karakteristieken van de infrastructuur en het rollend materiaal geanalyseerd.

De railpads worden geplaatst bij de vernieuwing van dwarsliggers of rails indien de dwarsliggers 20 jaar of ouder zijn en de onderliggers in die periode nog niet werden vervangen en er geen vernieuwing van de dwarsliggers is gepland in de komende 10 jaar.

Ik zal aan het commissiesecretariaat een kaart bezorgen met de locaties die de voorbije jaren werden uitgerust met geluidsarme railpads, alsook een kaart met de geplande plaatsingen. De railpads worden geplaatst om de betonnen dwarsliggers te beschermen, een betere stabiliteit van het spoor te garanderen en het lawaai te reduceren. Aparte kostprijzen van de plaatsingen zijn niet beschikbaar. Ze worden geïntegreerd in de totaliteit van de werken.

Tot slot, de gewestelijke overheden stellen conform de Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai actieplannen op en Infrabel werkt actief mee aan de maatregelen die hierin worden vooropgesteld, waaronder de plaatsing van de railpads. De gewestelijke overheden analyseren de impact van die actieplannen.

Volgens berekeningen van Infrabel dragen de railpads bij aan een vermindering van het geluidsniveau van 2,5 tot 4 decibels voor snelheden tussen 50 en 250 km per uur.

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

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

32 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale as Brussel-Luxemburg" (55015619C)**

32 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'axe international Bruxelles-Luxembourg" (55015619C)**

32.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *De internationale spoorlijn tussen Brussel en Luxemburg wordt omschreven als zijnde van strategische aard. In as 3 hiervan wordt 70 miljoen euro uit het Europese Relanceplan geïnvesteerd voor de modernisering.*

Wat is het gemiddeld aantal reizigers dat gebruikmaakt van spoorlijn 161 en spoorlijn 162? Graag een gedetailleerd overzicht van de voorbije vijf jaren.

Vindt u het verantwoord om het bedrag van 70 miljoen euro te investeren in de modernisering van de spoorlijn tussen Brussel en Luxemburg? Welke specifieke noden zijn er voor deze lijn?

Welke specifieke werken zijn er reeds beëindigd?

Welke specifieke werken staan er nog gepland voor de modernisering van deze lijn? Wordt er enkel geïnvesteerd in railinfrastructuur of ook in de stations langsheen deze lijn? Zo ja, welke?

Zal het bedrag van 70 miljoen euro voldoende zijn of zijn er nog extra middelen nodig?

U pleegde inzake deze materie ook overleg met uw Luxemburgse collega. Is ook Luxemburg vragende partij voor de modernisering van deze verbinding? Zal Luxemburg bijdragen aan de modernisering van deze spoorlijn? Zo ja, voor welke werken?

32.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee dat een gedetailleerd overzicht per spoorlijn, zoals u dat vraagt, niet beschikbaar is. De jaarlijkse telling van het aantal opstappende en afstappende reizigers per halte vindt u terug op de website van de NMBS.

Ikzelf acht deze verbinding inderdaad belangrijk. De zogenaamde as 3 verbindt Brussel met de grens met het Groothertogdom Luxemburg. De as bestaat uit de lijn 161 van de vertakking Louvain-la-Neuve tot Namen en de lijn 162 van Namen tot de Luxemburgse grens. Vervolgens loopt de as door naar het station van Luxemburg-Stad, daarna naar Straatsburg en Basel, van waaruit zij ten slotte verdergaat naar Milaan. De as is dus van zeer groot strategisch belang, want zij positioneert België in het hart van Europa, ze vormt een verbinding tussen de verschillende administratieve hoofdsteden van de Europese Unie en ze sluit aan op de spoornetten in de zuidelijke landen.

Het programma voor de modernisering van de as omvat drie belangrijke doelstellingen: ten eerste, de vervanging van alle verouderde spooruitrustingen, onder meer de bovenleidingseinen en sporen; ten tweede, de volledige herinrichting van grote stations en de verhoging van de perrons aan de stopplaatsen; en ten derde, de verhoging van de referentiesnelheid op de twee lijnen van 130 kilometer per uur naar 160 kilometer per uur. Het bedrag van 70 miljoen euro waarvan sprake, zal niet voldoende zijn.

Mijn Luxemburgse collega, François Bausch, is ook vragende partij voor de modernisering van de verbinding. In januari 2021 stuurden wij samen een brief naar de Europese Commissie met de vraag voor Europese steun. In haar antwoord van 10 maart antwoordde de Commissie aan mijn Luxemburgse collega en mijzelf dat zij de lijn eveneens als essentieel beschouwt. De Commissie stelt voor een werkgroep te organiseren om de huidige situatie te inventariseren.

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

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55015651C en 55015684C van de heer Raskin worden uitgesteld.

33 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Actieve bedelarij op treinen en in stations" (55015706C)

33 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mendicité active dans les trains et dans les gares" (55015706C)

33.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, bedelen was in ons land tot 1993 strafbaar. Nadien werd het legaal en vandaag zijn bedelaars ook actief in stations en op treinen. Toch bestaat er een verschil tussen actieve bedelarij, waarbij men op de trein de gekende briefjes op de zitplaatsen komt leggen of actief om geld komt vragen, ten opzichte van passieve bedelarij in de stations waarbij personen zich statisch posteren.*

Uit het antwoord op schriftelijke vraag K550233 blijkt ook dat het personeel van de NMBS aan het SOC moet melden wanneer het personen ziet bedelen op treinen.

Uit het antwoord op schriftelijke vraag K543172 blijkt dan ook dat er regelmatig melding gemaakt wordt van deze bedelarij op treinen en in stations, ook door reizigers.

Uit het antwoord op schriftelijke vraag K543334 blijkt dat het vooral mensen betreft uit Midden- en Oost-Europa, die actief bedelen en veelal niet kunnen geïdentificeerd worden.

Hoeveel meldingen ontving het SOC inzake bedelarij op treinen en in stations? Hoeveel van deze meldingen waren afkomstig van het treinpersoneel/stationpersoneel en hoeveel van reizigers?

Hoeveel interventies werden er door Securail na meldingen inzake bedelarij in treinen en in stations verricht?

Welke stations en welke spoorlijnen blijken het meest gevoelig voor deze actieve bedelarij? Graag een gedetailleerd overzicht.

Hebben de NMBS of het SOC weet van vervolgingen inzake bedelarij op treinen of in stations?

Uit vraag K543172 bleek dat er nog geen actieplan bestond om deze problematiek op treinen en in stations tegen te gaan.

Zijn er ondertussen wel al stappen gezet? Is er een actieplan in opmaak?

Wat is de inhoud van dit actieplan?

Welke actoren zijn betrokken bij de opmaak van dit actieplan?

Welke instructies krijgen de agenten van Securail tot aanpak van actieve bedelarij op treinen en in stations?

Wat is uw visie op de aanpak van actieve bedelarij in stations en op treinen? Moet hier strenger tegen opgetreden worden? Zal u hierover overleg plegen met uw collega-minister van Justitie en collega minister van Binnenlandse Zaken?

33.02 Minister **Georges Gilkinet**: *Mijnheer Roggeman, gezien de documentaire aard van uw eerste drie vragen zal ik de door u gevraagde cijfers schriftelijk laten bezorgen.*

Voor uw vierde vraag verwijs ik u naar mijn collega van Binnenlandse Zaken, Annelies Verlinden.

De NMBS is als openbare dienst al jarenlang betrokken bij de ontwikkeling van sociale missies in stations. Hoewel ze passief bedelen accepteert, promoot ze preventie, dialoog en samenwerking met de sociale sector van steden en gemeenten, in het bijzonder via haar veldexperts.

De aanpak is anders bij actief bedelen en in het bijzonder bij het uitdelen van papieren in treinen. De Corporate Security Service zorgt ervoor dat het fenomeen agressief bedelen opgevolgd wordt door middel van regelmatige analyses. Het belangrijkste doel is gevoelige plaatsen en tijden te definiëren op basis van rapporten die het Security Operations Center van personeel en reizigers ontvangt. Op basis van die analyses worden diverse acties uitgevoerd op gevoelige lijnen en in stations, met en zonder politiediensten. Ook het parket wordt daarvan op de hoogte gebracht.

Securailagenten melden elk voorval van illegaal bedelen bij het Security Operations Center en dienen een proces-verbaal in op grond van de wet op de spoorwegpolitie.

Het probleem van het actief bedelen doet zich vooral voor in de treinen en houdt duidelijk verband met rondtrekkende georganiseerde criminele bendes. Hoewel het plaatsvindt op de spoorweginfrastructuur, gaat het verder dan de bevoegdheid Mobiliteit en de NMBS. In het algemeen valt het veeleer onder de verantwoordelijkheid van de spoorwepolitie en Justitie. Samenwerking met Binnenlandse Zaken en Justitie is dus noodzakelijk.

De NMBS noch ikzelf beschikken over politiecijfers of over feedback over vervolgingen door de parketten.

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

Ik kijk uit naar de cijfers. Het klopt dat ook dit een interdisciplinaire materie is en dat daarover samengewerkt moet worden met Binnenlandse Zaken. Ik ben alvast blij te horen dat zowel Securail als het Security Operations Center daarmee actief aan de slag gaat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55015763C et 55015764C de Mme Mélissa Hanus sont reportées.

34 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de Recovery and Resilience Facility (RRF) verstrekte leningen" (55015813C)**

34 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prêts accordés par la facilité pour la reprise et la résilience (FRR)" (55015813C)**

34.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, om de economische en sociale schade van de coronapandemie te helpen herstellen, hebben de Europese Commissie, het Europees Parlement en de EU-leiders een steunpakket goedgekeurd. In totaal zal er 1.800 miljard euro in de economische wederopbouw van Europa na COVID-19 worden gestoken. Hiervan zal 750 miljard euro voorzien worden door het RRF.*

Ook ons land kan beroep doen op een deel van de middelen uit het RRF-gedeelte van dit plan, namelijk maximaal 6,8% van het bruto nationaal inkomen.

Zal u beroep doen op een deel van deze RRF-leningen voor investeringen in het spoor?

Zo ja, wanneer zal u deze aanvraag indienen en voor welke projecten wenst u deze middelen te gebruiken? Is er een deadline om uw aanvraag in te dienen?

Ongeveer 30% van deze Europese middelen moeten dienen voor ecologische investeringen. Zal u deze middelen gebruiken om de laatste zogenaamde 'dieselspoorlijnen' in ons land te vervangen door een alternatief? Zo ja, hoeveel van dat budget moet hiervoor worden voorzien?

Heeft u reeds overleg gehad met uw andere federale en regionale collega's omtrent de verdeling van deze steunmiddelen? Zo ja, wat was hiervan het resultaat?

34.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, u zult wellicht worden ontgoocheld door mijn antwoord. Ik verwijst naar het antwoord op de samengevoegde vragen van uzelf, mevrouw Van Camp, de heer Troosters en de heer De Spiegeleer tijdens de commissievergadering van 23 februari voor de huidige stand van zaken betreffende de voorgestelde Belgische spoorprojecten binnen de faciliteit voor herstel en veerkracht.

Er was ook een vraag die nieuwe elementen bevat over RRF-leningen. Ik improviseer een beetje, dat is gevaarlijk. De regering heeft niet gekozen voor RRF-leningen maar voor subsidies. Dat is een algemene keuze.

34.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): (...)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

35 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale stakingsdag**

op 29 maart 2021" (55015880C)

35 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La journée de grève nationale le 29 mars 2021" (55015880C)

35.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Op 29 maart planden verschillende vakbonden in ons land een nationale stakingsdag. Dat was dus gisteren. Ook de spoorvakbonden hebben zich daarbij aangesloten, maar gelukkig konden reizigers terugvallen op de minimale dienstverlening.

De oproep tot stakingsdeelname gericht tot de werknemers van de NMBS en Infrabel is enigszins opmerkelijk, aangezien de nationale koepel van de socialistische vakbond ABVV de stakingsaanvraag kaderde tegen, naar eigen zeggen, "de reusachtige winsten die bedrijven boekten tijdens de coronacrisis door voornamelijk de flexibiliteit van haar personeel". Dat is een merkwaardig citaat, aangezien er van reusachtige winsten door de coronacrisis weinig sprake is in het geval van de NMBS.

Bent u het ermee eens dat het een vreemde redenering is, die hoegenaamd niet van toepassing is op de NMBS?

Wat vindt u van de eisen van de vakbonden voor het verhogen van de lonen bij het spoorwezen? Wat is uw visie op de nieuw vastgestelde loonnorm?

Welke voorbereidingen zijn getroffen om de minimale dienstverlening te verzekeren? Medewerkers moeten volgens de procedure 72 uur op voorhand gevraagd worden om aan te geven of ze wensen deel te nemen aan de staking. Hoeveel personeelsleden hebben zich op deze manier aangemeld? Hoe verhoudt dit zich tot het totale personeelsbestand? Welke versie van het aanbod werd uitgerold op basis van de beschikbaarheid van het personeel? Zoals de wet op de minimale dienstverlening voorschrijft, moeten de spoorbedrijven evalueren en bijsturen waar dat opportuun lijkt. Welke bijstellingen gebeuren naar aanleiding van deze stakingsaanzegging?

In het verleden gingen spoorstakingen soms gepaard met acties waaronder spoorlopen, soms zelfs blokkades van de railinfrastructuur. Die zaken zijn natuurlijk niet wettelijk omkaderd. Wat is uw mening als voogdijminister over dergelijke acties? Hebben die zich gisteren ook voorgedaan?

Hoe staat u tegenover het idee om spoorbonden en vakbonden in het algemeen rechtspersoonlijkheid te geven?

35.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal geen commentaar geven over de uitspraak van de ene of de andere. Dat is niet de bedoeling. Ik ben hier om over mobiliteit te spreken en ik heb daarover antwoorden voor de heer Roggeman.

Het loonoverleg binnen de spoorwegbedrijven maakt deel uit van het sociaal overleg in de schoot van de bedrijven.

Als voogdijminister is het mijn rol om toe te zien op het correct verloop hiervan, niet op de inhoud. Uit de contacten met de verschillende verantwoordelijken van het bedrijf kan ik afleiden dat beide partijen de nodige competentie en goede wil tonen om de onderhandelingen tot een goed einde te brengen.

De NMBS heeft een alternatieve treindienst uitgewerkt, waardoor ondanks de staking meer dan de helft van de treinen kon rijden. Twee IC-treinen op drie stonden gepland om te rijden. Dat zijn de treinen tussen de grootste steden. Dat geldt ook voor twee voorstedelijke S-treinen op drie en twee L-treinen op drie. De meeste P-treinen daarentegen werden afgeschaft. Dat zijn de treinen die enkel rijden in de ochtend- en avondspits. Een aantal kleinere stations werd weinig tot niet bediend.

Ik ben een voorstander van vrije meningsuiting en van het stakingsrecht in het algemeen. Wel ben ik ervan overtuigd dat dit gepaard dient te gaan met respect voor alle betrokkenen. Hoewel ik begrijp dat de standpunten ver uit elkaar liggen en de gemoederen verhit raken, mag dit in geen geval gepaard gaan met bewuste beschadigingen of het in gevaar brengen van zichzelf of anderen.

Het bestaande model voor sociaal overleg is zeker niet perfect maar het heeft de verdienste te bestaan. Ik ben ervan overtuigd dat we onze aandacht moeten richten op wezenlijker punten aan de agenda, zoals het verbeteren van het aanbod en de dienstverlening.

Wat de gevraagde cijfers betreft, zal ik u de tabel schriftelijk laten bezorgen.

35.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kijk uit naar de cijfers, want die lijken mij bijzonder relevant, ook voor de evaluatie van deze staking en de bijsturingen die bij een eventuele volgende stakingsaanzegging dienen te gebeuren. Ik heb het aspect van de bijsturingen trouwens gemist in uw antwoord. Misschien kunt u mij dit ook schriftelijk bezorgen.

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

36 **Samengevoegde vragen van**

- **Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De uitspraak van de Raad van State inzake de toepassing van de taalwetgeving bij skeyes" (55015889C)
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De uitspraak van de Raad van State over het ontbreken van taalkaders bij skeyes" (55015897C)

36 **Questions jointes de**

- **Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La décision du Conseil d'État concernant l'application de la législation linguistique chez skeyes" (55015889C)
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'arrêt du Conseil d'État sur l'absence de cadres linguistiques chez skeyes" (55015897C)

De **voorzitter**: De heer Wollants is niet aanwezig.

36.01 **Frank Troosters** (VB): *Voor de verdeling van de betrekkingen tussen de taalgroepen dienen de federale overheidsdiensten allen over een taalkader te beschikken. Bij verschillende overheidsbedrijven, waaronder skeyes, ontbreekt dit wettelijk verplicht taalkader. Een situatie die door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht al eerder werd aangeklaagd in hun jaarverslag.*

Na een klacht van enkele luchtverkeersleiders over het ontbreken van dat wettelijk taalkader bij skeyes heeft de Raad van State intussen geoordeeld dat de federale staat binnen de zes maanden taalkaders moet vaststellen voor skeyes, of via een koninklijk besluit bijzondere maatregelen moet nemen om de toepassing van de bestuurstaalwet bij skeyes te regelen.

Wat is de reactie van de minister op de uitspraak van de Raad van State?

Op welke wijze zal de minister tegemoetkomen aan de uitspraak van de Raad van State? Zal hij alsnog in het gevraagde taalkader voorzien of verkiest de minister het uitvaardigen van een koninklijk besluit?

36.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik heb nota genomen van het advies van de Raad van State van 24 maart jongstleden betreffende het wettelijke taalkader van skeyes. De Raad van State beveelt de Belgische Staat om binnen zes maanden na kennisgeving van het arrest ofwel taalkaders voor dat autonoom overheidsbedrijf vast te stellen, ofwel via een in ministerraad overlegd koninklijk besluit bijzondere maatregelen te nemen om de toepassing van de bestuurstaalwet op skeyes te regelen, rekening houdend met de specifieke exploitatievoorwaarden die voor het bedrijf gelden.

Mijn kabinet en ik zullen de twee mogelijkheden analyseren en de oplossing kiezen die het best geschikt is voor skeyes, in goede verstandhouding met het bedrijf. Daartoe is voorbereidend werk van skeyes absoluut noodzakelijk, aangezien kennis van de dienst nodig is voor de samenstelling van het dossier volgens de instructies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Daarom heb ik skeyes opgedragen contact op te nemen met de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, teneinde alle elementen te verschaffen die de commissie in staat zullen stellen een dergelijk advies uit te brengen.

Wat de vragen van de heer Wollants betreft, voor de examens voor aspirant-luchtverkeersleiders die tussen 2017 en 2020 werden georganiseerd, ontving skeyes 58 Nederlandstalige en 42 Franstalige sollicitaties. In het algemeen stelt skeyes een lager slagingspercentage vast voor Franstalige kandidaten, en niet alleen voor de test Engels. Daarom heeft skeyes verscheidene maatregelen genomen om meer Franstalige kandidaten aan te trekken, zoals gerichte reclamecampagnes op sociale netwerken en deelname aan handelsbeurzen.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55015890C de Mme Cécile Thibaut est transformée en question écrite. La question n° 55015787C de M. Ben Segers est reportée.

37 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het telewerk bij de NMBS" (55015896C)

37 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le télétravail à la SNCB" (55015896C)

37.01 Frank Troosters (VB): Tijdens een eerdere hoorzitting met vertegenwoordigers van de NMBS, Infrabel en HR Rail in juli 2020 werd er aangegeven dat de voornoemde bedrijven hun personeel een enquête lieten invullen om te weten hoe ze telewerk ervoeren en welke wensen ze ter zake hadden.

Hoeveel personeelsleden van de NMBS hebben deze enquête ingevuld? Wat waren de voornaamste resultaten?

Welke concrete maatregelen die effectief geïmplementeerd werden kwamen voort uit de enquête?

Welke impact hadden de bevindingen en/of maatregelen voortkomend uit de enquête op het reglementair kader inzake telewerk?

37.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, u hebt veel cijfers opgevraagd. Ik zal u de resultaten van de enquête schriftelijk bezorgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n° 55015956C et 55015957C de Mme Vicky Reynaert sont reportées, de même que la question n° 55015963C de M. Joris Vandenbroucke. Les questions n° 55016012C et 55016016C de Mme Marianne Verhaert sont reportées.

38 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (55016039C)

38 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau président du conseil d'administration de la SNCB" (55016039C)

38.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de regering heeft de Brusselaar Thibaut Georgin als nieuwe voorzitter van de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS aangewezen. De heer Georgin is een voormalige directeur van bpost en werd voorgedragen door Ecolo. Hij begon zijn carrière als manager bij Unilever, waar hij acht jaar aan de slag bleef. Bij bpost was hij verantwoordelijk voor de marketing en hij heeft ook gewerkt voor de Waalse watermaatschappij SPGE en de energiespeler Energiris.

Ik heb hierover enkele vragen.

Kunt u toelichten waarom precies de heer Georgin als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS zal worden aangesteld? Welke ervaring heeft hij met het treinverkeer?

Welke namen stonden er op de shortlist ter vervanging van de heer Fontinoy als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS? Hoe is de sollicitatieprocedure verlopen?

Zodra de nieuwe voorzitter aan het roer van de NMBS staat, kan er worden teruggekomen op de beslissing om 44 stationsloketten te sluiten. Is dat een optie? Zo neen, waarom niet? Kan de voorzitter een nieuwe stemming over de lokettenkwestie op de agenda plaatsen?

Wanneer precies zal de nieuwe voorzitter de oude voorzitter vervangen?

Welke vergoeding kreeg meneer Fontinoy in 2020 voor zijn voorzitterschap bij de NMBS? Zal de heer Georgin, voorgedragen door Ecolo, evenveel ontvangen?

38.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de heer Georgin is iemand met veel management- en bestuurservaring in de privé- en openbare sector en heeft bovendien een groot hart voor het spoor en de publieke dienst. Net als de regering gelooft hij in het grote belang van de trein en in de nood aan investeringen in een beter aanbod en meer reizigerscomfort. In tandem met CEO Sophie Dutordoir staat er nu een heel sterk duo aan het hoofd van de NMBS. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat deze twee uitstekende mensen de toekomst van de NMBS kunnen vormgeven en dat zij steeds meer mensen zullen kunnen overtuigen om het openbaar vervoer en de trein te nemen.

De heer Georgin zal vanaf de volgende bijeenkomst in april 2021 de raad van bestuur voorzitten, als alles goed loopt. Daarover moet een KB gepubliceerd worden. Zoals u kunt nalezen in het publieke jaarverslag van de NMBS van 2018, bepaalt de wet van 21 maart 1921 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven dat de algemene vergadering de bezoldiging vaststelt van de leden van de raad van bestuur.

De algemene vergadering van 31 mei 2006 heeft de principes vastgelegd om de bezoldigingen van de bestuurders te bepalen. Volgens de toen vastgelegde principes is de brutobezoldiging samengesteld uit een vast jaarlijks gedeelte van 39.000 euro en een variabel gedeelte zitpenningen voor de vergaderingen. De zitpenningen bedragen 500 euro per vergadering van de raad van bestuur en 400 euro per vergadering van comités waarvan hij lid is. Bovendien geniet de voorzitter volgens het vooralsnog ongewijzigde principe een jaarlijkse vergoeding van 2.000 euro voor werkingskosten en krijgt hij een bedrijfswagen. De heer Georgin vertelde me dat hij afstand deed van die bedrijfswagen.

Wat uw vraag over de loketten betreft, verwijs ik u naar de uitgebreide discussie ter zake in de voorbije commissievergadering. Tegen einde maart 2021 zullen zo goed als alle betrokken gemeenten een overleg met de NMBS over de toekomstige invulling van de stationsgebouwen gehad hebben. Er werden al heel veel ideeën geformuleerd en er is een planning gemaakt om die initiatieven tegen het eerste kwartaal van 2022 te verwezenlijken.

38.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Dank u voor het uitgebreide antwoord.

Wij zijn al langer vragende partij om in de raad van bestuur ook vertegenwoordigers van bijvoorbeeld reizigersorganisatie op te nemen. Hopelijk kan de nieuwe voorzitter wat initiatieven nemen om de raad van bestuur toch wat democratischer te maken.

De rel rond de sluiting van de loketten heeft aangetoond dat de beslissing ter zake niet gedragen werd, niet door de bevolking en niet door de reizigersorganisatie. Het was geen goede beslissing.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.*