

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

du

MERCREDI 26 MAI 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 26 MEI 2021

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 et présidée par Mme Kim Buyst.

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.

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.

01 Actualiteitsdebat over glyfosaat en toegevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van verboden glyfosaathoudende producten door Infrabel" (55017420C)
- Greet Daems aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De verlenging van het gebruik van glyfosaat op het spoor" (55017593C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De glyfosaatreinen van Infrabel" (55017761C)
- Ahmed Laaouej aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest van de RvS tot opschorting van de vergunning voor Infrabel om glyfosaat te sproeien" (55017902C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van glyfosaat door Infrabel" (55018100C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidengebruik door Infrabel" (55018131C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de uitzondering voor het gebruik van glyfosaat" (55018136C)

01 Débat d'actualité sur le glyphosate et questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation par Infrabel de produits interdits contenant du glyphosate" (55017420C)
- Greet Daems à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La prolongation de l'utilisation du glyphosate aux chemins de fer" (55017593C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à glyphosate d'Infrabel" (55017761C)
- Ahmed Laaouej à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt du Conseil d'État qui suspend l'autorisation accordée à Infrabel de pulvériser du glyphosate" (55017902C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de glyphosate par Infrabel" (55018100C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de pesticides par Infrabel" (55018131C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation de l'exception faite pour l'utilisation de glyphosate" (55018136C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, Infrabel maakt gebruik van een soort gifrein, zoals de mensen hem noemen, en kreeg de toestemming op glyfosaat te gebruiken, hoewel dit al jaren verboden is voor particulieren.

Infrabel heeft een contract afgesloten met Bayer Crop Science. Deze overeenkomst voorzag in de huur van

een speciale trein door Bayer Crop Science en had een looptijd van vier jaar. Daarvoor was er een Brits bedrijf, Weed Free, dat gebruikmaakte van een hoogtechnologische strooitrein die was uitgerust met computersensoren en sproeiers.

Weed Free betwistte de keuze van Bayer en is daarvoor naar de Raad van State getrokken. Ze beweren immers dat Bayer niet kon aantonen dat de besproeiing van de treinvegetatie aan een snelheid van 60km/u daadwerkelijk effect heeft. Het zou ook niet getest zijn. In ieder geval, de uitspraak van de Raad van State luidt dat deze methode moet gestopt worden.

Voor mij is het flagrant en hallucinant dat het in de discussie niet gaat over de grond van de zaak. Het gaat niet over het al dan niet gebruiken van glyfosaat, terwijl dit al lang ter discussie staat. Ook vakbonden zijn hier al over tussengekomen. Er is ook een rapport van het CPBW uit 2018 waarin al gediscussieerd werd over mogelijke alternatieven voor glyfosaat.

De Hoge Gezondheidsraad in België adviseert al langer dat er een afbouw moet zijn van het gebruik omdat het kankerverwekkend kan zijn en dat er moet gezocht worden naar een alternatief. Het ging hier eigenlijk over een contract dat afgesloten is tussen Infrabel en Bayer Crop Science.

Mijnheer de minister, daarover heb ik enkele vragen.

Bent u op de hoogte van de schadelijke gevolgen van glyfosaat voor de volksgezondheid, voor het personeel van Infrabel en de mensen die in onderaanneming werken?

Wat is uw standpunt als minister over het feit dat enerzijds de particulier wordt verboden om glyfosaat te gebruiken, maar dat anderzijds een overheidsbedrijf als Infrabel dit mag blijven gebruiken?

Is Infrabel al op zoek gegaan naar alternatieven voor glyfosaathoudende producten? Zo ja, wat zijn de conclusies van dat onderzoek?

Hoeveel liter glyfosaathoudende onkruidverdelger gebruikt Infrabel jaarlijks en wie is hun leverancier? Hoeveel liter heeft Infrabel hiervan nog in voorraad?

Op welke manier beschermt Infrabel haar eigen personeel, het personeel van de onderaannemers en natuurlijk ook de omwonenden met een tuin in de onmiddellijke omgeving?

Op welke manier controleert Infrabel het correcte gebruik van deze producten?

De **voorzitter**: Mevrouw Daems zou aansluiten, maar ik zie haar niet in de zaal. Daarom geef ik het woord aan de heer De Spiegeleer.

01.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, het gebruik van glyfosaat door Infrabel blijft inderdaad vragen oproepen. Ik zal mijn volledige inleiding niet voorlezen, maar beperk me tot de herhaling van mijn vragen zoals ingediend.

Wat is de stand van zaken aangaande de onderhandelingen met het Waals Gewest? Dat was het enige Gewest dat nog geen licentie had afgegeven.

Ligt er al een plan B klaar voor het geval dat het Waals Gewest geen uitzondering zou toestaan? Met andere woorden, hoe zal Infrabel de sporen in dat Gewest dan onkruidvrij houden?

Onderzoekt Infrabel alternatieven voor glyfosaat voor het moment dat dit product definitief zal verboden zijn? Die dag komt er uiteraard. Zo ja, in welk stadium zit dit onderzoeksproces? Zijn er al volwaardige alternatieven voorhanden? Zo ja, welke?

De **voorzitter**: De heer Laaouej is ook nog niet aanwezig.

01.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je me situerai au-delà des débats juridiques par rapport au Conseil d'État. Concernant le fond du problème, le désherbage est une nécessité sur un réseau aussi dense que le nôtre. Mais le fait de prolonger l'utilisation du glyphosate n'est pas une bonne nouvelle, ni pour la santé ni pour l'environnement. Le glyphosate est un cancérigène

probable, reconnu par l'Organisation mondiale de la Santé.

Dans notre pays, le Conseil Supérieur de la Santé recommande une réduction progressive et la sortie totale du glyphosate avant la fin de 2022. Au niveau européen, différents pays avancent sur des alternatives pour l'entretien de leurs voies ferrées. La France a opté pour un produit à base d'acide pélargonique. Ce sont des produits naturels mais qui restent durs pour la végétation. Elle s'inspire aussi, pour les réductions de quantité de produits épandus, des systèmes de détection belges. On sait que les quantités de glyphosate utilisées se réduisent chaque année sur le réseau belge. La France poursuit des recherches. On parle d'ondes électromagnétiques. L'Allemagne avance sur le désherbage électrique, la Suisse sur celui à base de vapeur d'eau. Ces recherches d'alternatives, vu les dangers du glyphosate, sont nécessaires et indispensables.

Monsieur le ministre, quel est le calendrier d'Infrabel concernant la sortie complète de l'utilisation du glyphosate? Dans le cadre du nouveau plan triennal d'Infrabel, l'utilisation sera-t-elle encore réduite? Infrabel contribue-t-elle à la recherche d'alternatives? Un scénario alternatif étudié est-il privilégié à ce stade? Quelles sont les mesures de protection pour le personnel? Le désherbage manuel est-il possible, même partiellement, en vue de réduire les zones d'épandage du pesticide?

01.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, de voorgaande sprekers hebben de problematiek breed geduid. De essentie is gezegd. Infrabel maakt gebruik van pesticiden, meer bepaald glyfosaat, om de sporen en spoorwegbermen onkruidvrij te houden. Het product is gevaarlijk en kan schade toebrengen aan de gezondheid en aan het ecosysteem. Het mag ook niet meer door particulieren worden gebruikt. Infrabel schrijft naar eigen zeggen in zijn milieubeleidsplan op zoek te zijn naar alternatieven.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in de zoektocht naar alternatieven voor glyfosaat? Vindt u het een goede piste om personeel in te zetten voor de verwijdering van onkruid? Vindt u dat de inspanningen van Infrabel om milieuvriendelijkere alternatieven te gebruiken, voldoende zijn? Wordt er aan risicoanalyse gedaan inzake de impact van het gebruik van glyfosaat? Kunt u zeggen wat de kostprijs is voor de inzet van de Weedfreetrein anno 2021?

De **voorzitter**: Ik had ook zelf een vraag ingediend hierover, maar de heer Laaouej is ondertussen aanwezig en krijgt het woord.

01.05 Ahmed Laaouej (PS): Monsieur le ministre, la presse évoquait récemment un arrêt du Conseil d'État qui suspendrait l'autorisation accordée à Infrabel de pulvériser du glyphosate, un puissant herbicide, le long des chemins de fer en Région flamande et en Région bruxelloise. Plusieurs organisations de travailleurs vous ont fait part du danger potentiel de cette pratique sur la santé des ouvriers d'Infrabel mais aussi sur celle des habitants vivant à proximité des voies ferrées.

Nous le savons, le glyphosate, ce désherbant "à large spectre", a été classé comme "cancérogène probable" en 2015 par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), dépendant de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Il nous revient qu'Infrabel organise deux fois par an une campagne de désherbage le long des voies ferrées. Cette année, la campagne d'avril et mai n'a pu se dérouler, le marché ayant été suspendu par le Conseil d'État.

Monsieur le ministre, ce n'est pas un sujet facile et je connais votre sensibilité sur la question. Je m'interroge cependant sur la pertinence politique de cette autorisation octroyée par certains ministres régionaux tant en Flandre qu'à Bruxelles. Comment pourrait-on encore justifier l'interdiction de la vente de ce produit aux particuliers, votée par notre Parlement, si nos entreprises publiques ne donnent pas l'exemple?

Plus fondamentalement, je m'interroge sur les dangers potentiels que représente l'épandage d'un herbicide - probablement cancérigène, répétons-le - sur des centaines de kilomètres de voies et à proximité immédiate d'habitations lorsqu'il s'agit de voies ferrées dans nos villes. Je pense en particulier à Bruxelles où certaines voies jouxtent de nombreuses habitations, des jardins d'habitation, des potagers ou encore des ruches.

Je pense, monsieur le ministre, que nous ne pouvons plus nous contenter de faire comme avant et de faire perdurer cette pratique que nous savons aujourd'hui dangereuse pour l'environnement et pour la santé de nos concitoyens, même si je sais que les alternatives sont complexes et parfois difficiles à mettre en place. Monsieur le ministre, je me limiterai à une seule question. Fort de l'arrêt du Conseil d'État, comptez-vous interdire définitivement à Infrabel l'utilisation et la pulvérisation de glyphosate sur nos voies ferrées?

Quelques éléments supplémentaires me sont parvenus entre le dépôt de ma question et aujourd'hui. Ce n'est pas l'autorisation d'utiliser le glyphosate qui a été suspendue mais le marché octroyé à Bayer pour désherber, cela pour des raisons techniques, me dit-on. On me dit aussi que les alternatives sont rendues compliquées parce qu'elles obligeraient à interrompre certaines lignes. Ce n'est pas impossible mais je souhaiterais vous entendre sur cet aspect technique. Il est aussi question d'accords passés entre Infrabel et les Régions pour réduire d'année en année l'utilisation du glyphosate. Qu'en est-il?

Ce sont là les éléments que je souhaitais porter à la connaissance de l'assemblée. Je vous remercie.

01.06 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je ne m'attendais pas à ce débat sur le glyphosate en commission de la Mobilité. Je connais bien vos sensibilités. Certains collègues l'ont déjà dit. Je suis bourgmestre d'une commune située le long de la frontière grand-ducale et vous savez que vos collègues écologistes au Grand-Duché de Luxembourg ont été tellement actifs dans ce pays que le Grand-Duché de Luxembourg a interdit complètement l'utilisation du glyphosate, décision également prise à l'unanimité dans ma commune, y compris dans le monde agricole.

Monsieur le ministre, je compte vraiment sur vous et j'insiste pour qu'au sein du gouvernement, vous agissiez pour que nous arrivions à la même situation en Belgique. Je sais que les compétences sont partagées. Les compétences fédérales concernent plutôt la commercialisation et les compétences régionales portent sur l'utilisation. Mais je peux vous signaler que la Région wallonne, en ce qui concerne le monde agricole, a mis en place dans plusieurs parcs naturels un service d'encadrement qui permet de suivre de très près les agriculteurs et de les orienter vers d'autres solutions que l'utilisation du glyphosate.

Monsieur le ministre, je compte vraiment sur vous - c'est plus un souhait qu'une question - pour qu'au sein du gouvernement, vous agissiez pour parvenir, comme au Grand-Duché de Luxembourg, à une nouvelle situation en Belgique. En effet, les collègues l'ont dit, et j'en suis convaincu également, c'est la santé qui passe avant tout. Nous devons tout mettre en œuvre pour vivre dans un monde différent et qui utilisera d'autres techniques de désherbage que le glyphosate qui a suivi l'atrazine, autre désherbant total. J'insiste vraiment pour que le gouvernement évolue dans ce sens. Je vous remercie.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Collega's, ik zal mijn vraag vanop de voorzitterstoel stellen, als het goed is.

Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat ik u hierover ondervraag. Ik heb u in het verleden al ondervraagd over het gebruik van glyfosaat door Infrabel. Aan uw voorganger heb ik daarover ook cijfergegevens gevraagd, waaruit bleek dat in 2015 11.000 kilogram werd gebruikt, terwijl dat vandaag zo'n 3.000 kilogram is. Dat is natuurlijk een serieuze vermindering, maar in een hoerastemming geraak ik daar toch niet van. Wij weten dat die stoffen schadelijk zijn voor het milieu – de collega's hebben dat al aangehaald –, voor dieren en voor mensen.

Er zijn alternatieven, maar die vergen onderzoek. In een vorig antwoord zei u dat volgens Infrabel de alternatieven niet altijd even gemakkelijk op grote schaal kunnen worden uitgevoerd, maar dat is wel de weg die wij moeten uitgaan. Infrabel vroeg nu opnieuw een uitzondering aan bij de Gewesten om verder met glyfosaat te kunnen werken, maar ik hoop dat wij kunnen evolueren en dat het de laatste keer was dat het die uitzondering moest aanvragen.

Daarom heb ik de volgende vragen die aansluiten bij de vragen van mijn collega's, mijnheer de minister.

Op welke manier werd in de voorbije jaren het gebruik van glyfosaat en andere pesticiden teruggedrongen?

Wanneer voorziet Infrabel het einde van het gebruik van glyfosaat?

Welke mogelijke alternatieven bestudeert Infrabel op het moment?

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, u wilt graag het woord nemen bij de vragen?

01.08 Tomas Roggeman (N-VA): Graag, mevrouw de voorzitter, aangezien het een actualiteitsdebat is, is die mogelijkheid er, ook al had ik zelf geen mondelinge vraag ingediend.

Ik wil niet in herhaling vallen, want de collega's en uzelf hebben al heel veel gezegd, maar ik wil een punt aanhalen dat nog niet in het debat naar voren is gekomen, met name dat de Kamer van volksvertegenwoordigers in 2016, bijna vijf jaar geleden, een resolutie heeft aangenomen waarin zij zich keert tegen het gebruik van glyfosaat en andere herbiciden door Infrabel en waarin zij Infrabel expliciet oproept om in een andere aanpak te voorzien.

Wij zijn ondertussen vijf jaar later. De deadlines die toen werden gesuggereerd, zijn reeds lang overschreden. De heer Parent heeft al toegelicht dat de technologie ondertussen ook niet heeft stilgestaan en dat er heel wat alternatieve bestrijdingsmechanismen zijn uitgevonden.

Wat is nu de stand van zaken, mijnheer de minister? In hoeverre gaat Infrabel hiermee aan de slag? Het is duidelijk dat het spijtig genoeg niet heeft kunnen voldoen aan de verzoeken in de resolutie van 2016, maar ik hoop alvast te vernemen dat er nog stappen worden gezet in de goede richting.

De **voorzitter**: Wenst nog iemand aan het debat aan te sluiten? (Nee)

Mijnheer de minister, u hebt het woord.

01.09 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie sincèrement de m'interroger sur ce dossier essentiel. Réduire et, dès que possible, arrêter de recourir aux herbicides chimiques est, pour moi, une priorité, tant du point de vue de mes compétences en mobilité que pour la société tout entière. Il s'agit non seulement de protéger la santé de nos concitoyens, des travailleurs et des riverains, mais également d'arrêter l'effondrement de la biodiversité. De plus, cet objectif devrait constituer une priorité transversale et permanente à tous les niveaux de pouvoir et dans tous les départements. Je trouve primordial que vous le rappeliez à travers vos questions, qui témoignent aussi d'une évolution des consciences dont je me réjouis. En effet, je ne suis pas sûr que, voici quelques années, nous aurions assisté à une telle unanimité en vue de demander une action destinée à limiter ou supprimer le glyphosate.

Lors de mes tout premiers contacts avec les responsables des deux entreprises ferroviaires, après ma prestation de serment du 1^{er} octobre, j'ai mis en évidence la nécessité de nous diriger vers une suppression des herbicides chimiques. J'ai ensuite évoqué cette piste devant vous, à l'occasion de la présentation de ma note de politique générale en novembre dernier. J'insiste encore et toujours sur l'intérêt pour nos entreprises ferroviaires d'occuper une position de leader européen dans le développement des innovations en ce domaine, notamment dans ce dossier difficile que représente celui du désherbage des voies pour toutes les sociétés ferroviaires. Il s'agit d'un enjeu de sécurité, auquel elles sont toutes confrontées. On ne désherbe pas pour le plaisir des yeux, mais pour protéger le ballast et la voie.

Dès 2019, Infrabel s'est engagée sur la voie de la suppression progressive de ces herbicides. Je lui ai demandé explicitement d'accélérer le mouvement. Il ne faut pas non plus se mentir: c'est un écologiste qui vous parle. Comme je vous l'ai rappelé, le désherbage est nécessaire pour des questions de sécurité. Trouver de nouvelles solutions efficaces et praticables requiert un peu de temps – que j'espère sincèrement le plus court possible. Je suis ministre depuis moins d'un an. Comme dans d'autres matières, il importe de revoir des politiques et des habitudes établies de longue date. Ce n'est pas possible en quelques mois, d'autant que cela dépend d'un cadre général que vous avez rappelé: d'abord, les compétences fédérales de mise sur le marché et, ensuite, les autorisations régionales relatives à l'utilisation.

Op de vele technische vragen geef ik de antwoorden van Infrabel. Infrabel heeft tot nu toe geen alternatieve technieken gevonden die op grote schaal op spoorwegdomeinen kunnen worden toegepast, zonder de veiligheid van de exploitatie van het spoornet in gevaar te brengen. Dat is ook het geval voor spoorwegbedrijven in andere landen.

Infrabel gebruikt enkel toegelaten herbiciden voor het spoorwegdomein in overeenstemming met de producttoelatingen van de FOD Volksgezondheid.

Cette utilisation a lieu également en fonction des autorisations données par les différentes Régions.

Voor Wallonië zijn er besprekingen gaande met het kabinet van mijn uitstekende collega Céline Tellier om een ontheffing te verkrijgen. Tijdens het overleg dat Infrabel in april met het kabinet van minister Tellier had, werden de veiligheidscriteria van de spoorwegexploitatie, het actieplan pesticidevermindering, de

beschikbaarheid van alternatieve technieken voor het spoorwegdomein en innovatieprojecten besproken.

Infrabel verzekert me dat de nodige veiligheidsvoorschriften voor het gebruik van de producten vastgelegd zijn en dat alle beschermingsmaatregelen gehanteerd worden. Er zijn ook maatregelen genomen om de verspreiding naar aangrenzende percelen te voorkomen, in overeenstemming met de wettelijke verplichtingen. Herbiciden worden enkel lokaal toegepast. De gebruikstrein is uitgerust met een systeem voor de automatische detectie van vegetatie, om de gebruikte hoeveelheid herbiciden tot het strikt noodzakelijke te beperken. Het gebruik van herbiciden is in overeenstemming met de voorwaarden opgelegd door de regionale overheden.

Aangezien Infrabel niet zelf instaat voor de sproeiactiviteiten, maar aannemers met die taak werden belast, heeft het geen structurele voorraad van de betreffende producten. Het zijn ook de aannemers, die de maatregelen voor hun personeel bepalen. Het operationeel uitvoerend personeel van de aannemer dient, volgens de wettelijke verplichtingen en zoals opgelegd in de onderhoudsbestekken, tevens te beschikken over een fytolicensie. De activiteiten van de aannemers worden op elkaar afgestemd en gesuperviseerd door personeel van Infrabel. Na elke dagprestatie en na elke campagne dienen de aannemers de registratie van de uitgevoerde activiteiten door te geven.

Au-delà de ces mesures de précaution et de la stricte limitation de l'usage de ces substances, de leur diminution progressive, au-delà de l'utilisation technique, mécanique ou thermique là où c'est possible, il y a l'engagement pris par Infrabel – avant mon arrivée mais aussi à ma demande – de se passer le plus rapidement possible de ce type d'herbicide. Ainsi, Infrabel recherche activement, en concertation avec le secteur ferroviaire international, avec d'autres sociétés, avec des entrepreneurs, avec des centres de connaissance, sur base des compétences de ses ingénieurs, des alternatives innovantes pour l'entretien du réseau ferroviaire. Il est notamment question ici de techniques électriques, de bioherbicides, de plantations spécifiques, dont la faisabilité technique, opérationnelle et financière est en cours d'analyse. J'espère que ces recherches aboutiront rapidement. J'y encourage fortement Infrabel. À chaque rencontre avec le CEO d'Infrabel pour faire le point sur les dossiers en cours, cette question revient.

Enfin, je souligne le fait qu'Infrabel a inscrit la protection de la biodiversité parmi ses priorités. Je travaille avec elle pour faire de cet engagement une réalité dans les faits. Infrabel, en tant que gestionnaire de réseau, a pris de nombreuses initiatives à cet égard et participe à la gestion des zones écologiques telles que les zones Natura 2000 ou les zones protégées et les captages d'eau. Elle plante des haies, elle dresse des inventaires écologiques, elle verdure le toit de certains de ses bâtiments, elle recourt à des animaux pour entretenir des abords de voies. Je pense que c'est vraiment la direction à prendre et je compte bien l'inscrire structurellement dans son futur contrat de performance, dont nous avons commencé la négociation.

Le travail est en cours, le plus rapidement possible, avec tout le soutien possible du ministre de tutelle que je suis.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat toch allemaal heel traag. Meer fundamenteel vind ik de vraag waarom dit soort zaken nu in onderaanneming wordt uitgevoerd en niet opnieuw door Infrabel. Er moet dan worden gezorgd voor voldoende middelen. Onvoldoende middelen om ervoor te zorgen dat onkruidbestrijding op een snellere en ecologische manier kan gebeuren, is nu een vrij essentieel probleem bij Infrabel. Ook de vakbonden vragen dat deze taak opnieuw geïnsourceerd wordt met personeel van Infrabel zelf.

Particulieren en landbouwers mogen glyfosaat al lang niet meer gebruiken, maar een openbare dienst wel. Dat stelt toch heel wat problemen. Op Facebook reageren mensen dat hun tuin vlak bij ligt, ze vragen zich af of er geen gevaren zijn voor hun gezondheid. De mensen stellen zich toch heel veel vragen in verband met hun gezondheid.

Er moet sneller vooruitgang geboekt worden om dat gebruik aan banden te leggen en ervoor te zorgen dat er toch alternatieven zijn. In 2018 is er ook al discussie gevoerd bij Infrabel, samen met de vakbonden, over mogelijke alternatieven. Misschien is de kostprijs dan te hoog. Ik blijf beklemtonen dat het budget van Infrabel verhoogd moet worden als men de problemen waaronder dit van de onkruidbestrijding wil aanpakken.

01.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, uw uitgebreid antwoord heeft mijn bedenkingen niet helemaal kunnen wegnemen. Van u als ecologist had ik niets anders dan dat u de bezorgdheden deelt. Het

is echter wel opmerkelijk dat de onderhandelingen met het Waals Gewest over het afleveren van die licenties nog altijd lopende zijn en dat Infrabel toegeeft dat er nog geen plan B is om dat op grote schaal toe te passen. Het spoorwegnet in Wallonië is toch omvangrijk genoeg om met een probleem te zitten als het Waals Gewest nee zegt.

Ik zit hier niet namens milieuverenigingen, maar nog minder namens de glyfosaatlobby. Mevrouw Vindevoghel, ik ben zelf hobbyboer en een foto van hoe mijn tuin er nu bij ligt is nog het beste bewijs dat ik zeker geen glyfosaat gebruik.

Mijnheer de minister, de essentie van de zaak blijft ook na uw antwoorden dezelfde. Ik kom even terug op wat collega Roggeman zei. Ondanks die resolutie uit 2016 durft het federale overheidsbedrijf opnieuw een uitzondering te vragen om glyfosaat te mogen gebruiken op de treinsporen in het gehele land. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat het die vraag zelfs op een vrij opdringerige manier stelt, lees in het kader van de veiligheid. Waar kennen we dat nog van?

En dat terwijl de particulier al sinds 2017 geen glyfosaat niet meer mag gebruiken. De productnaam Roundup is alom bekend. De particulier werd met de vinger gewezen, want het was gevaarlijk voor de volksgezondheid, zijn kinderen en zijn bureu. Ook de landbouwer wordt met de vinger gewezen en een schuldgevoel aangepraat.

Mevrouw Vindevoghel, in sommige omstandigheden mogen landbouwers wel nog glyfosaat gebruiken, maar de restricties zijn niet min en bovendien moeten ze een fytolicentie behalen en voorleggen. Dat is niet gemakkelijk. Ik heb daarvoor zelf ooit een cursus gevolgd. We weten allemaal dat een landbouwer liever bij zijn koeien of op zijn tractor zit dan op de schoolbanken of voor zijn pc.

Het is toch opmerkelijk dat uitgerekend een overheidsbedrijf als Infrabel dat ressorteert onder een paars-groene regering, waarin uzelf dan nog eens de donkergroene exponent bent, anno 2021 nog steeds om die uitzondering durft te vragen. Ik vind dat hallucinant. Van het goede voorbeeld geven en de goede huisvader spelen vinden wij niets terug, maar ook dat is, wat Infrabel betreft, helaas niet nieuw. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

01.12 Ahmed Laaouej (PS): Je prends bonne note des déclarations et des objectifs que s'assigne M. le ministre. D'un autre côté, je souhaite encore insister fortement sur les dangers que représente l'usage du glyphosate pour les riverains des zones qui sont aspergées, et pour les travailleurs. Je pense évidemment aux cheminots qui sont à proximité des rails de chemin de fer et des sites aspergés ou qui, d'une manière ou d'une autre, sont dans l'environnement immédiat du produit. Je pense à ceux qui doivent réparer ou aménager les rails de chemin de fer.

J'espère en effet que vous pourrez rapidement trouver les meilleures solutions qui soient. J'entends que certaines sont déjà mises en oeuvre. Vous avez évoqué toute une palette de possibilités. Il y a aussi les brûleurs; je sais que dans certaines communes, on procède plutôt au brûlage des mauvaises herbes pour assainir les trottoirs. C'est peut-être une piste également. Je pense qu'il faut pouvoir nous informer régulièrement de l'état d'avancement de vos démarches auprès d'Infrabel et des autres Régions, ainsi qu'auprès de secteurs innovants qui pourraient nous présenter des solutions qui soient respectueuses de la santé publique et de l'environnement. Je vous remercie.

01.13 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, beaucoup de volontés ont été exprimées aujourd'hui, y compris par vous. Vous avez fait le rappel de l'engagement d'Infrabel de sortir le plus rapidement possible du glyphosate, et c'est le minimum. On a fait une série de comparaisons avec le secteur agricole ou avec les communes. Je pense que la comparaison la plus importante, au cours des prochaines années, doit se faire avec les autres sociétés de transport européennes, qui sont confrontées aux mêmes défis logistiques.

En ce qui concerne la réponse d'Infrabel, on a rappelé le passé et le fait qu'il y a déjà eu des engagements parlementaires. Je pense que nous devons pouvoir exiger d'Infrabel une stratégie claire, une feuille de route, une comparaison entre les différentes technologies, leurs avantages et désavantages, le temps qu'elles mettront à être opérationnelles et leur coût. D'ici là, il y aura une période transitoire au cours de laquelle l'information à destination des citoyens et du personnel doit être renforcée, au-delà des mesures d'accompagnement, pour limiter le risque et les quantités, et garantir une meilleure gestion des espaces naturels. Il est important, pour la santé et pour l'environnement, que nous avancions de manière volontaire.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

U kan inderdaad niet verantwoordelijk worden gehouden voor de keuzes die in het verleden zijn gemaakt. Ik heb u al horen verklaren dat Infrabel bereid is het gebruik van pesticiden progressief af te schaffen. Ik kan alleen maar hopen dat, gelet op uw ecologische overtuiging, die afschaffing sneller zal gebeuren dan gepland.

Mijnheer de minister, er is alleszins een groot draagvlak hier in het halfroond, om u daarbij te ondersteunen.

01.15 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben natuurlijk blij dat u als prioriteit stelt dat het gebruik moet worden afgebouwd in de toekomst. Ik had ook niets anders verwacht, omdat u in uw beleidsnota al had gemeld dat het een zaak is waarvan u werk wil maken. Ik begrijp echter dat het geen gemakkelijk evenwicht is.

Wat mij wel opvalt in uw antwoord alsook in het antwoord dat ik kreeg op een vorige vraag over hetzelfde onderwerp, is dat Infrabel heel veel alternatieven als moeilijk haalbaar omschrijft. Dat klopt natuurlijk. Ik ben het daarmee eens. Het zal niet gemakkelijk zijn, om een goedkopere en minder tijdsintensieve oplossing te vinden. De vraag is alleen op welke vlakken wij de prioriteiten willen leggen.

De alternatieven moeten goed worden onderzocht. Misschien kan ook met het buitenland contact worden opgenomen. Wij hebben in 2020 met UBB overlegd. Ik weet dat ook zij op zoek zijn naar alternatieven en goede hoop hadden om een alternatief te vinden. Samenwerking kan dus zoden aan de dijk zetten.

Tot slot, wij moeten op termijn een ambitieus Infrabel verkrijgen. Desnoods moeten wij dienaangaande strenge regels opleggen in het nieuwe dienstverleningscontract.

Het dossier wordt echter ongetwijfeld vervolgd.

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

Ik heb een paar engagementen en een paar beloftes voor de toekomst gehoord. De beloftes van Infrabel ter zake horen wij al meer dan vijf jaar hier in het Parlement. De vragen van de politiek zijn er al even lang bij de huidige en de vorige coalitie. Er is al jarenlang politieke consensus bij ongeveer iedereen, behalve bij Infrabel zelf. Ik hoor vandaag nieuwe beloftes. Ik moet mijn best doen om eerder optimistisch te zijn dan sceptisch.

Indien Infrabel voor alle duidelijkheid meent dat het niet kan en er geen alternatieven zijn, zou ik liever hebben dat zij daar regelrecht voor uitkomt veeleer dan jaren te beweren dat er misschien verbetering komt in de toekomst en te opperen dat zij met allerlei zaken bezig is.

Er komt een moment waarop je transparant moet zijn. Als er al een aanpassing komt, denk ik dat die niet spontaan vanwege Infrabel zal komen. Die indruk krijg ik toch nadat er al vijf à zes jaar beloftes worden gedaan in dat verband. Ik ben er oprecht van overtuigd dat u het, als bevoegd minister, anders ziet. Daarom vraag ik u ook om op uw strepen te staan en voet bij stuk te houden. Vanuit de oppositie zullen wij u daar ook in steunen.

Tot slot wil ik graag een tegenstem laten horen nadat mevrouw Vindevoghel opriep tot de stopzetting van de uitbesteding van onkruidbestrijding. Zij vindt dat de medewerkers van Infrabel deze taak zelf moeten uitvoeren. Wij weten dat de PVDA en de vakbonden om ideologische redenen de voorkeur geven aan overheidstewerkstelling maar, laat ons eerlijk zijn, het onkruid wieden zal niet anders gebeuren wanneer je daar statutaire ambtenaren mee belast. Dat pleidooi begrijp ik dus niet zo goed.

01.17 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos différentes réponses. Je suis d'accord avec vous pour dire que nous ne pouvons pas tout modifier du jour au lendemain. Nous nous dirigeons vers un changement très profond, et cela se prépare.

Toutefois, j'insiste pour que la Belgique suive l'exemple de ce petit pays voisin qu'est le Grand-Duché de Luxembourg, et arrive ainsi à l'élimination totale de ce pesticide réellement dangereux. Certes, il provoque

des dégâts le long des rails, mais il peut également porter atteinte aux nappes phréatiques. Et ces nappes phréatiques, c'est l'eau que nous buvons tous les jours. Il faut donc faire preuve de prudence. Je constate que chaque fois qu'il y a augmentation du taux de nitrates dans une de nos nappes phréatiques, il y a également augmentation des résidus de pesticides. J'insiste vraiment, monsieur le ministre, pour qu'avec le gouvernement, vous arriviez à une situation qui évolue comme celle du Grand-Duché de Luxembourg, dans cette matière-là en tout cas.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Thémont is niet aanwezig in de zaal om haar vraag nr. 55015399C te stellen. Vraag nr. 55015616C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

02 Samengevoegde vragen van

- Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsomgeving van Dendermonde" (55015892C)
- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het masterplan voor de stationsomgeving Dendermonde" (55017108C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernieuwing van het station Dendermonde" (55016188C)

02 Questions jointes de

- Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abords de la gare de Termonde" (55015892C)
- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le masterplan pour le réaménagement des abords de la gare de Termonde" (55017108C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rénovation de la gare de Termonde" (55016188C)

De **voorzitter**: Mevrouw Dierick is niet aanwezig om haar vraag te stellen.

02.01 Barbara Pas (VB): Mijnheer de minister, sinds 2013 is de NMBS van plan om de stationsomgeving van Dendermonde aan te pakken. De vooropgestelde timing, met realisatie in 2016-2019, werd zeker niet gehaald.

Uw voorganger, minister Bellot, gaf in antwoord op een mondelinge vraag van mij hierover eind 2019, een nieuwe volledige planning van de verscheidene fases van de infrastructuurwerken. De uitvoering van alle fases, die hij toen overliep, zou aanvatten in 2021. Volgende week is het juni 2021, zijn wij bijna halverwege het jaar, en er is op het terrein nog steeds niets gebeurd. Daarom stel ik u deze vraag.

Is er een reden voor het nieuwe uitstel, want die werken zijn dringend nodig?

Kunt u, net zoals uw voorganger, een overzicht geven, met een nieuwe timing wanneer welke fases van de infrastructuurwerken zullen aanvangen? In het bijzonder kreeg ik graag de vooropgestelde timing van de realisatie van de infrastructuurwerken aan de perrons, de voetgangersbrug, de vernieuwing van de fietsenstallingen en de opwaardering van de stationsparking.

Vanaf wanneer wordt de autoparking aan het station betalend voor de reizigers? Uw voorganger bevestigde immers deze plannen van de NMBS. Uw voorganger had er geen enkel probleem mee dat het betalend maken van de parking de opwaardering ervan zou voorafgaan. Is dit nog steeds de bedoeling? Zo ja, acht u dat opportuun?

Ik hoop dat ik niet te ambitieus ben, want naast de begindatum van de werken, zou ik ook graag de einddatum van alle werken van u willen vernemen.

02.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, tot op heden is het station van Dendermonde volslagen ontoegankelijk voor andersvaliden, voor rolstoelgebruikers. Zij moeten zich letterlijk over de rails begeven, onder begeleiding van spoorwegpersoneel. Dat bestaat nog, collega's.

Ik vertrok vanochtend van perron 7 in Dendermonde. Ik kan u aanbevelen om daar ooit naartoe te gaan, mijnheer de minister. Daar staat een schuilhutje uit beton om de spoorwegmedewerkers te beschermen tijdens de bombardementen van Wereldoorlog II. Dat geeft u een beetje een idee van de staat van het

station anno 2021.

In 2013 maakte de NMBS een masterplan op voor een volledige vernieuwing. De aanvang van de werken stond toen gepland voor 2016 en de einddatum was 2019. Dat werd in de loop der jaren verschoven. Voormalig minister Bellot heeft enkele jaren geleden geantwoord dat men de werken zou aanvatten in 2021, met einddatum 2026. Het is nu 2021, maar er is nog niets gebeurd. Schijnbaar worden er nog geen stappen gezet.

Graag zou ik van u een stand van zaken en een tijdspad krijgen. Kunnen we bij het nieuwe tijdspad dan wel rekenen op de data die wij van u zullen krijgen? Ik zou ook graag vernemen welke werken er prioriteit krijgen. Er wordt allerlei gepland, graag een overzicht daarvan. Ook graag een toelichting bij het budget dat voor de uit te voeren werken ter beschikking wordt gesteld.

02.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Pas, mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee dat het masterplan een perspectief op lange termijn heeft voor dit stadsdeel van Dendermonde. Het voorziet in de volledige herinrichting van de stationsomgeving. De NMBS concentreert zich daarbij op haar hoofdactiviteit in deze zone, het moderniseren van de stationsinfrastructuur. Dat project past in het masterplan en laat toe om de andere componenten in een latere fase te bouwen.

De NMBS heeft mij de globale planning voor de vernieuwing van het station van Dendermonde bezorgd. De omgevingsvergunning werd aangevraagd in april van dit jaar. De aanbesteding is gepland voor het derde kwartaal van dit jaar, tot en met het tweede kwartaal van volgend jaar. De werken zelf vinden dan plaats tussen het derde kwartaal van volgend jaar en het tweede kwartaal van 2028. Daarbij dient ook te worden opgemerkt dat de werken met Infrabel moeten worden afgestemd en ook afhankelijk zijn van beschikbare buitendienststellingen van de spoorlijn. Er dient immers rekening gehouden te worden met de gewijzigde veiligheidsvoorschriften. Deze brengen de nodige beperkingen met zich mee voor uitvoering van de werkzaamheden en hebben een impact op de fasering.

De fasering is ook afhankelijk van de invoering van het ETS-systeem.

In de eerste fase, in de eerste twee jaar, wordt de passerelle gebouwd, met de liftkokers en de vaste trappen aan één zijde. Deze werkzaamheden starten vanaf de kant Sint-Gillis, en er wordt telkens gewerkt in deelfasen per perron. De onderdoorgang blijft in dienst voor het publiek tijdens deze werkzaamheden.

In de tweede fase, van 2024 tot het einde van de werken, worden de perrons vernieuwd, worden de roltrappen en de trappen aan de andere zijde van de passerelle geplaatst en wordt er gewerkt aan de luifels en de schuilhuisjes.

Deze werkzaamheden starten vanaf perron 1. Er wordt telkens gewerkt in deelfasen per perron. In deze fase is de onderdoorgang buiten dienst en wordt de passerelle, met lift en vaste trap, in gebruik genomen door het publiek.

De fasering van de vernieuwing van de fietsenstallingen aan perron 1, kant Sint-Gillis, samen met een stuk omgevingsaanleg, kan parallel met de overige werkzaamheden gebeuren. Dit gebeurt via een aparte aanbesteding.

Gelet op de aanbesteding in voorbereiding kunnen geen details worden gegeven over het beschikbare budget.

Men zal middelen nodig hebben om dit uit te voeren. Ik ben altijd blij dat de collega's in het Parlement daarnaar vragen. Dat is een steun voor mij.

Tot slot, de oplossingen om de waterdruk op de wanden van de voetgangerstunnel weg te nemen, zijn niet toereikend. Omdat de oorzaak niet weggenomen kon worden, is bekeken hoe men het water zoveel mogelijk kan geleiden en afvoeren door middel van een afvoerpomp.

De laatste ingreep is de installatie van rubberen matten op de traptreden en in de onderdoorgang, om ervoor te zorgen dat de toegangen tot de perrons watervrij en veilig blijven. Voorlopig is deze oplossing volgens de NMBS voldoende om de veiligheid van onze reizigers te garanderen, en zijn er geen verdere interventies gepland.

Dat laatste was een antwoord op de vraag van mevrouw Dierick, meen ik.

02.04 Barbara Pas (VB): Mijnheer de minister, u hebt misschien wel geantwoord op de vragen van de afwezige collega, maar niet op al mijn vragen.

U zegt dat er een perspectief is op langere termijn, maar zoveel was ons al wel duidelijk. De termijnen schuiven steeds op. De realisatie, aangekondigd voor 2016-2019, schoof op naar 2021-2026 en nu horen we van u dat het 2022 zal zijn, met het einde van de werken in 2028. Dat de werken aan de fietsenstallingen parallel 'kunnen' gebeuren, stelt mij ook weinig gerust.

Vooraf heb ik geen antwoord gekregen over het betalend maken van de parking. Ik zal daarover opnieuw een vraag aan u indienen, want ik wil daar wel graag een antwoord op krijgen. Wanneer zal de parking onder handen worden genomen? Zal de parking, zoals uw voorganger beweerde, betalend worden en zo ja, vanaf wanneer? Als u daarop vandaag geen antwoord geeft, dien ik die vraag nog eens apart in.

Ik stel voor dat u ingaat op de suggestie van mijn collega om eens ter plaatse te gaan kijken, zodat u zich van de urgentie kunt vergewissen. Collega Roggeman vertrok vanmorgen op perron 7. Voor mij was het perron 1, zodat ik de voetgangerstunnel niet hoefde te gebruiken. Ondanks de ingrepen, waarnaar u verwees, krijgt die voetgangerstunnel nog steeds om de haverklap met wateroverlast te maken. Een station dat anno 2021 nog altijd niet geheel toegankelijk is voor mindervaliden, dat is hemeltergend. Ik hoop dat er snel verandering in komt.

02.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw toelichting. We horen dat de plannen opnieuw uitgesteld worden. De aanvang van de werken wordt nu voorzien in 2022. We leven op hoop. Ik kan alleen maar hopen dat de data niet verder verschuiven, dus dat de werken volgend jaar effectief in uitvoering mogen gaan.

Inzake de timing valt het mij wel op dat u verschillende omstandigheden aanreikt die voor verdere vertraging kunnen zorgen. Dat belooft niet veel goeds.

Ook valt het mij op dat u aangeeft dat er geen oplossing komt voor de wateroverlast. In uw toelichting heb ik u horen zeggen dat de budgetten niet toereikend zijn. Dat vind ik wel jammer. Er gaat twintig jaar van planning vooraf. De oplevering gebeurt ten vroegste vijftientwintig jaar na de opmaak van het masterplan, dus er zal een kwarteeuw over gegaan zijn. Dan nog zal men er niet in slagen om een oplossing te bieden voor de wateroverlast, de overstrooming van de ondergrondse doorgang. Ik vind het bijzonder spijtig dat de lat niet net iets hoger gelegd wordt.

Ik kijk in elk geval uit naar de start van de werken in het tweede kwartaal van 2022.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraging van de werken aan het station van Lokeren" (55016101C)

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard pris par les travaux à la gare de Lokeren" (55016101C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, in mei 2020 heb ik uw voorganger, voormalig minister Bellot, ondervraagd over de vervallen en defecte roltrappen, die aan vervanging toe waren, in het station van Lokeren. In januari 2021 hebt u op mijn vraag over de werken geantwoord dat de roltrappen en liften vanaf december uitgebroken zouden worden en er daarna nieuwe roltrappen en liften zouden worden geplaatst. Die werken zouden bij de NMBS de hoogste prioriteit krijgen.

Kort daarna kreeg ik van een wakkere burger de melding dat hij uit een bericht vanwege uw kabinet vernam dat er geen werkzaamheden gepland zouden zijn aan de roltrappen en liften in het station van Lokeren. Dat is zeer merkwaardig.

Mijn vraag is meer dan een maand oud en ondertussen is men effectief gestart met het uitbreken van de oude roltrappen. Het bericht is dus ex post al een beetje gecorrigeerd. Maar toch had ik van u ook graag de

duidelijkheid gekregen over de precieze stand van zaken en de voortgang van de werken.

Vanwaar komt de afwijkende communicatie?

Hoe ver staat het nu met de plaatsing van de installaties? De werken aan de roltrappen zijn inmiddels aan de gang, maar aan de liften gebeurt er nog niet al te veel. Wat is de precieze planning?

Hier gaat het nu over het station van Lokeren, maar er is ook sprake van dat een ruimer raamcontract voor de vernieuwing van liften en roltrappen in alle stations zou worden gesloten. Kunt u daarvan ook een stand van zaken geven?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik kan u geruststellen. De NMBS deelt mij mee dat de plannen nog steeds zijn zoals eerder werd gecommuniceerd. De engagementen zijn duidelijk. Het is niet omdat de bouwkundige werken nu even minder zichtbaar zijn, dat er minder activiteit is. De NMBS bevestigt ons dat op het ogenblik wel degelijk structurele werken nodig om de roltrappen en liften te kunnen vervangen, in het station worden uitgevoerd.

Na de afbraak van de roltrappen werden de opmetingen gedaan voor de vervanging van de roltrappen. Voor de bouwkundige werken in verband met de liften is de NMBS afhankelijk van de buitendienststelling van het spoor, doordat er in de veiligheidszone wordt gewerkt.

Daarom wordt er enkel tijdens weekends gewerkt. De werken gaan goed vooruit. De nieuwe roltrappen worden in mei 2021 geleverd en vervolgens geplaatst.

Een concrete einddatum is moeilijk mee te delen, omdat die afhangt van het moment van de levering.

Alle liften en roltrappen worden dus vervangen. De werkzaamheden zijn aan de gang. De NMBS verwacht dat het grootste deel van de vernieuwde installaties net voor het bouwverlof in dienst wordt genomen.

Voor de toegankelijkheid van de perrons hebben Infrabel en de NMBS samen een masterplan voor integrale toegankelijkheid tegen 2030 uitgewerkt. Lokeren is opgenomen in dat plan. Het gaat voornamelijk om de verhoging van de perrons en de vernieuwing van de perronuitrusting. Momenteel lopen de onderhandelingen over de financiering van de investeringen na 2021. Het is nog te vroeg om te spreken over het precieze engagement.

Ik ontving inderdaad meerdere brieven van bezorgde burgers over het station in Lokeren. Een van hen ontving helaas een foutief antwoord, waarvoor mijn excuses. Dat werd ondertussen rechtgezet. Het is altijd beter om goed nieuws rechtstreeks over te brengen dan met een brief.

Ik ben blij dat er vooruitgang is voor het station van Lokeren. Ik hoop u ook.

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

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55016210C van de heer Troosters wordt ingetrokken, omdat hij het antwoord al had ontvangen.

04 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gezondheidsmaatregelen voor het treinverkeer tijdens de zomer" (55016607C)**

04 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures sanitaires pour le trafic ferroviaire durant l'été" (55016607C)**

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, uw kabinet deelde mee dat op het einde van de maand april de zogenaamde 'raammaatregel' op de treinen naar de kust wordt afgeschaft (VRT, 15/04/'21). Deze maatregel werd door u ingevoerd om overvolle treinen naar de kust te voorkomen. De CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, ging hier echter niet mee akkoord en schreef ze u in een brief hierover: "De nieuwe maatregel om het aantal zitplaatsen te beperken – de raamregel, zoals die ingaat vanaf 3 april – zal het ongewenste effect hebben dat de onbeheerste vraag om transport naar de kust de maximumcapaciteit*

van de NMBS te boven gaat." (VRT, 01/04/2021).

Ook de kustburgemeesters en de gouverneur van West-Vlaanderen riepen u in het verleden al op om gepaste maatregelen te nemen zodat de toevloed aan toeristen richting de kust op een beheersbare manier zou kunnen gebeuren. Met nu de paasvakantie achter ons, maar enkele verlengde weekends en de zomer in het vooruitzicht, brengt dit me tot het stellen van volgende vragen:

Hoe evalueert de NMBS-top deze raamregel?

Heeft de maatregel zijn gewenste effect bereikt? Kunnen deze effecten op een andere manier verklaard worden?

Werden er problemen vastgesteld met het beheren of afdwingen van deze regel?

Hoe evalueert u de raammaatregel op de trein?

Zal u een herhaling van deze raammaatregel in de toekomst aan het overlegcomité adviseren? Waarom wel of waarom niet?

Welke gezondheidsmaatregelen zullen er genomen worden om reizigersstromen tijdens de aankomende periode, met daarin verlengde weekends en de zomervakantie, beheersbaar te maken in de stations, op de perrons en op de treinen?

Zal u overleg plegen met de kustburgemeesters en de gouverneur van West-Vlaanderen inzake nieuwe maatregelen om een nieuwe ingebrekestelling te vermijden?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, zoals u weet was de maatregel waarnaar u verwijst een uitzonderlijke en tijdelijke maatregel van het Overlegcomité, genomen op 19 maart in het kader van de inperking van de corona-epidemie. Dit Overlegcomité verenigt vertegenwoordigers van de verschillende regeringen van ons land, met inbegrip van de Vlaamse regering, vertegenwoordigd door de heer Jambon.

De NMBS heeft alles in het werk gesteld om de naleving van de zogenaamde raamregel te kunnen opvolgen tijdens de paasvakantie en het weekend van 24 en 25 april. De reizigersstromen werden continu gemonitord en de reizigers werden gekanaliseerd in de belangrijkste stations van de verbindingen naar de kust. Indien nodig werd de procedure Stop & Go toegepast. Ook de communicatie rond het drukteplan heeft haar vruchten afgeworpen. Waarschijnlijk hebben de vrij lage temperaturen ook wel een rol gespeeld.

Het is duidelijk dat deze zogenaamde raamregel echt zeer uitzonderlijk was. De trein moet als ruggengraat van het openbaar vervoer eerst en vooral toegankelijk zijn voor iedereen. We moeten ook bijzondere aandacht hebben voor het feit dat een groot deel van onze bevolking aangewezen is op het openbaar vervoer voor zijn verplaatsingen. Het is dus belangrijk geen structurele barrière op te werpen die het vrije verkeer van personen in ons land kan belemmeren. We moeten discriminatie van de trein tegenover andere vervoersmodi absoluut vermijden. De looptijd van de maatregel werd dus niet verlengd.

Vanaf mei schakelde de NMBS dan ook terug naar het bestaande protocol voor de spoorsector. Alle zitplaatsen mogen bezet zijn, maar treinen met een bezetting van meer dan 100 %, waarbij dus ook de staanplaatsen bezet zijn, moeten worden vermeden. De mondkmaskerplicht blijft gelden op de trein en in het station. Bij mooi weer wordt extra veiligheidspersoneel ingezet in de stations om de grote drukte te beheersen. In dergelijke gevallen wordt ook het drukteplan geactiveerd, waarbij specifiek ingezet wordt op communicatie met de reizigers. De voorbereiding van de zomervakantie is momenteel volop bezig, al blijft het afwachten hoe de coronacrisis zal evolueren, net als de vaccinatiecampagne.

De samenwerking tussen de NMBS en de partners aan de kust, samen met de federale en lokale politiediensten, blijft primordiaal en zal van doorslaggevend belang zijn om deze aanpak tot een succes te maken. Het overleg met de kustburgemeesters en de gouverneur van de provincie is en blijft structureel en wordt gecoördineerd door het Nationaal Crisiscentrum. Toekomstige versoepelingen, zoals de heropening van de horeca buiten en binnen, zullen zeker en vast invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van de bevolking. Deze en andere aspecten worden geagendeerd bij de komende overlegmomenten.

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

We kunnen het erover eens zijn dat dit niet de allerbeste maatregel was die men heeft genomen in het kader

van de coronacrisis. U hebt zelf benadrukt dat het een heel uitzonderlijke maatregel was. Ik denk dat we de les hebben geleerd om dit geen tweede keer te doen.

U weet dat N-VA al langer voorstander is van maatregelen die focussen op circulatie in de stations. Misschien is dat wel iets dat opnieuw op de agenda kan komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van het aanbod van de NMBS" (55016608C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling van de NMBS in 2020" (55017029C)**

05 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de l'offre de la SNCB" (55016608C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recensement des voyageurs de la SNCB pour 2020" (55017029C)**

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp niet waarom deze twee vragen werden samengevoegd.

De financiële gegevens van de NMBS die de voorbije maanden werden gepubliceerd, zijn verre van rooskleurig. Het operationele verlies bedroeg in 2020 een half miljard euro. Het is dan ook opvallend dat de spoorwegen in het najaar van 2020 hun aanbod nog hebben verhoogd, zo ook op lijnen waarvan het niet zeker is dat dit effectief kostendekkend zal zijn. In hoeverre is dit bijkomend aanbod volgens u kostendekkend? Zal deze verhoging zichzelf terugbetalen?

Welke extra inkomsten zal dit naar schatting opleveren?

Welke extra kosten zijn hieraan gekoppeld?

Werd deze beslissing gesteund door de volledige raad van bestuur?

Vindt u het een verstandig idee om in volle coronacrisis en bij bedenkelijke financiële resultaten van de NMBS een bijkomend verlieslatend aanbod te organiseren?

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, u kunt uw andere vraag nu ook stellen.

05.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijn tweede vraag gaat over de reizigerstelling van 2020. Die telling is in oktober in bijzondere omstandigheden gebeurd. Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad alvorens die online verscheen. Nadat ik mijn vraag had ingediend, zijn de resultaten weliswaar gepubliceerd.

Welke conclusies trekt u uit de reizigerstelling? Ze geeft ten gevolge van de coronacrisis uiteraard wel een vertekend beeld. De bezetting van de treinstellen is momenteel veel lager.

Hoe wilt u, op basis van deze telling, het toekomstige aanbod en de toekomstige investeringen plannen?

05.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, wat uw tweede vraag betreft, zullen de resultaten van de tellingen van het jaar 2020 zeer binnenkort aan het directiecomité van de NMBS worden voorgelegd. De tellingen zijn slechts een van de criteria voor het bepalen van mogelijke investeringen in het treinaanbod. Ook moet een onderscheid worden gemaakt tussen eenmalige elementen, zoals deeltijds onderwijs, voltijds telewerken dat sterk werd aanbevolen, de gesloten horeca- en cultuursector en het gebruik van de fameuze Hello Belgium Railpass, en structurelere langetermijneffecten, zoals de toename van het aantal dagen telewerken per week in een aantal bedrijven. Het is zeker te vroeg om definitieve conclusies te trekken op basis van de cijfers.

De tellingen die in oktober 2020 plaatvonden, toen wij aan het begin van de tweede golf van de gezondheidscrisis stonden, lijken mij niet voldoende representatief, in tegenstelling tot de cijfers die wij

zullen hebben als de hele bevolking gevaccineerd is en er geen sectoren meer in lockdown zijn.

In het kader van de denkoefening om te evolueren naar een zachtere mobiliteit spelen ook andere factoren die steeds belangrijker worden, mee in de keuze voor de trein als drijvende kracht voor duurzame verplaatsingen. Ik denk in het bijzonder aan de modal shift om de klimaatopwarming tegen te gaan, de evolutie van de verkeerscongestie, maar ook aan het feit dat steeds minder jongeren een auto aanschaffen, wat betekent dat zij meer gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Dat is duidelijk de richting die de regering heeft gekozen: een visie tegen 2040 voor het spoor definiëren en een beleid aan de aanbodzijde ontwikkelen dat stap voor stap meer mensen naar het spoor zal lokken.

De NMBS stelt op vraag van de regering al sinds het begin van de pandemie alles in het werk om een maximaal treinaanbod te kunnen aanbieden zodat de reizigers zich beter kunnen verspreiden over de verschillende rijtuigen en doorheen de dag om op die manier het risico op besmetting sterk te beperken. Daarnaast keurde de raad van bestuur van 20 december 2019 een reeks aanboduitbreidingen goed tijdens de jaren 2021, 2022 en 2023 via het vervoersplan 12/2020-2023. Dat laatste werd in april 2020 door de federale regering bevestigd. Het doel van het vervoersplan is een gericht aanbod aan te bieden op basis van de potentiële vraag, dat daarnaast ook rekening houdt met de nieuwe infrastructuur die door Infrabel in gebruik worden genomen.

Dit zijn onder meer een derde en vierde spoor tussen Denderleeuw en Brussel-Zuid tegen eind 2020 of het nieuwe station in Anderlecht. Sinds december 2020 rijden er op weekdagen bijvoorbeeld twee IC-treinen per uur tussen Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem en Brussel. Tegelijk werd het voorstedelijke aanbod versterkt, onder andere in Antwerpen, waar er rekening houdend met de wegwerken van Oosterweel twee S-treinen per uur tussen Sint-Niklaas en Antwerpen rijden. De details van al deze uitbreidingen die werden goedgekeurd tijdens de raad van bestuur en door de regering zijn op de website van de NMBS terug te vinden, voor '21 en daarna.

In de context waarin de NMBS de terugkeer van haar klanten voorbereid, na de gezondheidscrisis, en waarin het belangrijk zal zijn dat de klanten door het treinaanbod overtuigd worden om de modal shift actief mee vorm te geven, werd de eerste fase van het vervoersaanbod uitgerold in december 2020. De financiering, net als de rest van het aanbod van de NMBS wordt gewaarborgd. De kosten van de 1%-groei van het aanbod sinds december 2020 worden dus op dezelfde manier gedekt door de Belgische staat als de 99% van het aanbod dat al is uitgerold voor december 2020 en worden niet specifiek gedetailleerd als kostenpost. De hele raad van bestuur heeft de uitrol van het vervoersplan gevalideerd, met uitzondering van twee bestuurders die zich onthielden.

05.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik had graag wat meer details gekregen over de kostendekking. Het is jammer dat ik die niet gekregen heb. Dat ligt uiteraard in lijn met het mysterie dat de NMBS graag wil bewaren ter zake. De maatschappij is zeer terughoudend om inzage te geven in financiële details over particulieren, spoorlijnen of treinverbindingen. De details staan volgens u online, maar voor het financiële plaatje is dat zeker niet het geval.

Uit uw antwoord heb ik wel begrepen dat de kosten gedekt worden door de regering. Dat betekent dat het bijkomende aanbod dat in december ingelegd is niet kostendekkend is. Dat levert met andere woorden een bijkomend verlies op voor de NMBS. Is dat wel een verstandige maatregel om nu, in volle coronacrisis, met treinen die grotendeels leeg rondreizen, een beslissing te nemen tot bijkomend aanbod dat ook nog eens de schuldenput van een half miljard euro op jaarbasis verder zal uitdiepen?

Ik heb daarbij toch ernstige twijfels. Ik ben voorstander van een uitbreiding van het treinaanbod als dat vraaggestuurd en een bijkomend aanbod een antwoord kan bieden op een vervoersvraag die na onderzoek op het terrein wordt geïdentificeerd. Hier is dat niet gebeurd.

Ik denk dat dit geen verstandige financiële keuze is, maar het is wat het is en ik kan alleen maar hopen dat er alsnog naar de financiën wordt gekeken en dat de NMBS daarin haar verantwoordelijkheid wil opnemen, samen met u. Het is natuurlijk gemakkelijk om in de toekomst de coronacrisis aan te duiden als oorzaak van een nadelige financiële situatie, wanneer men daartoe eigenlijk zelf bijdraagt door het nemen van dergelijke beslissingen. Ik vind dat niet verstandig.

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

06 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een rijbewijs voor speedpedelecs" (55016798C)

06 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un permis de conduire pour les speed pedelecs" (55016798C)

06.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

De elektrische fiets en de speedpedelecs, de snelle elektrische fietsen, zijn de laatste jaren met een stevige opmars bezig. De Belgische wet, alsook de Europese regelgeving, stelt een speedpedelec gelijk aan een bromfiets. België heeft een nieuwe categorie in het leven geroepen, de bromfiets klasse P waardoor een rijbewijs AM (bromfiets) verplicht werd. Ondanks de invoering van deze wet rijden er toch enkele opmerkingen.

Indien een persoon het rijbewijs AM wil behalen om zo de weg op te kunnen met een speedpedelec, moet de persoon in kwestie het praktisch rijbewijs met een bromfiets afleggen en niet met zijn of haar speedpedelec.

Heeft u intussen al samengezeten met Vlaams mobiliteitsminister Lydia Peeters? Zo ja, wat waren de bevindingen hierover?

Zijn er plannen om dit examen te wijzigen zodat het rijbewijs kan worden afgelegd met een speedpedelec en niet met een bromfiets? Zijn er eventueel ontwikkelingen om een volledig nieuwe categorie van rijbewijs in te voeren?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: De reglementering inzake speedpedelecs dateert reeds van 21 juli 2016 en trad in werking op 1 oktober 2016.

Ik ben niet op de hoogte van problemen met het praktische examen. Het is mij evenmin duidelijk waarom er bij het praktische examen geen gebruik van een speedpedelec zou mogen worden gemaakt.

Indien dat toch het geval is, is het aan mijn gewestelijke collega's om daar een mouw aan te passen. De federale bevoegdheid is sinds de jongste staathervorming immers beperkt tot het vastleggen van de vereiste kennis en vaardigheden voor het bepalen van het rijbewijs AM. Voor zover ik het kan inschatten, staan daarin geen bepalingen die een praktisch examen met een speedpedelec in de weg zouden staan.

Er zijn geen plannen om een nieuwe categorie van rijbewijs in te voeren. De Europese categorie AM is voor die voertuigen van toepassing.

06.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, ook al ontkent u enigszins het probleem. Ik neem daarvan akte. Er waren wel degelijk problemen voor sommige personen die een examen wilden afleggen. We zullen het nader bekijken.

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

07 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De test van de nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (55016840C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertrekprocedure bij de NMBS" (55017095C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met LINDA" (55017175C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met de LINDA-vertrekprocedure" (55017332C)

07 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test de la nouvelle procédure de départ à la SNCB" (55016840C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ à la SNCB" (55017095C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu dans le cadre du projet

LINDA" (55017175C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu dans le cadre de la procédure de départ LINDA" (55017332C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een incident dat is voorgevallen op woensdag 21 april 2021. Er liep toen een test met de nieuwe zogenoemde LINDA-vertrekprocedure voor reizigerstreinen mis. De test liep mis, maar de gevolgen bleven gelukkig beperkt.

Al geruime tijd zou een en ander fout lopen met het nieuwe systeem. Nu vertrok een trein, terwijl de deuren van de trein nog openstonden. Enkel door de snelle, alerte reactie van de treinbegeleider kon de trein via noodremming tot stilstand worden gebracht, zonder dat er effectief gewonden vielen. Het is echter duidelijk dat het anders had kunnen aflopen, met doden of alleszins zwaargewonden tot gevolg.

Mijnheer de minister, kan u de feiten bevestigen? Bent u van de feiten in kennis gesteld? Waarom wil de NMBS nieuwe vertrekprocedures ontwikkelen? Waarom werkt zij daaraan? Wat zouden de voordelen zijn van het nieuwe Linda-systeem, dat blijkbaar werkt met apps en internetverbindingen? Wat ging er fout? Wat was de oorzaak van het incident?

Heel belangrijk is de volgende vraag. Waarom worden dergelijke tests, die blijkbaar niet ongevaarlijk zijn, gedaan met treinen waarop onwetende reizigers zitten? Waarom kan dat niet eerst met lege treinen gebeuren? Wie nam de beslissing ter zake? Was de raad van bestuur van die beslissing op de hoogte?

Ik heb nog een technische vraag. Waarom wordt niet geopteerd voor een reeds bestaand systeem met lampdeuren? Een simpele lamp toont daarbij aan de chauffeur dat de deuren dicht zijn. Wat is de kostprijs van het hele LINDA-project? Zal het worden voortgezet?

07.02 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de minister, eerder was al gebleken dat de NMBS sinds 2009 onderzoeken doet naar veiligere en betere vertrekprocedures voor haar treinen. Na de flop met het zogenaamde DICE-project, dat achteraf niet realiseerbaar bleek, zijn er testen op poten gezet voor het nieuwe LINDA-systeem (ofwel Location based Intelligent Departure Approach) (Spoorpro, 27/04/'21).*

Sinds enige tijd wordt dit systeem op verschillende spoorlijnen getest. Toch liep het eind april ernstig mis in het Brusselse Noordstation. De treinbestuurder kreeg namelijk van het systeem de melding dat de deuren gesloten waren en de vertrekprocedure mocht gestart worden. Dit was echter niet het geval. Nadat de trein zich al enkele meters had bewogen, kon de treinbegeleider gelukkig aan de noodrem trekken en erger voorkomen.

Heeft de NMBS weet van andere voorvallen, waarbij fouten in het testsysteem voor de vertrekprocedure aanleiding geven tot dergelijke situaties zoals hierboven beschreven? Graag een gedetailleerd overzicht van de afgelopen vijf jaren, met opsplitsing van of het al dan niet een testproject betrof; de locatie van het voorval en de gevolgen ervan.

Op welke lijnen werd deze nieuwe vertrekprocedure LINDA de afgelopen tijd getest? Waarom werd er voor deze lijnen gekozen?

Voor deze vertrekprocedure is de aanwezigheid van een goede 4G-verbinding noodzakelijk. Volgens de woordvoerder van de NMBS is dit in sommige delen van Wallonië niet het geval.

Hoe zal hieraan tegemoet gekomen worden? Zal er extra moeten geïnvesteerd worden?

Volgens de gegevens van BIPT is er in elke gemeente minstens één provider die 4G kan aanbieden? Met wie werkt de NMBS samen? Kunnen ze naargelang de locatie overschakelen op een ander netwerk?

De NMBS besliste na dit voorval de testen met het nieuwe systeem LINDA tijdelijk op te schorten. Spoorbond OVS eist een volledige stopzetting van deze procedure.

Zal de NMBS deze testen volledig stopzetten?

Welk alternatief wordt er voorzien?

Wat is uw visie op het verdere gebruik van de vertrekprocedure LINDA?

07.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Na een ernstig ongeval met een vertrekkende trein in 2009 in Dinant*

is de NMBS gaan sleutelen aan een andere vertrekprocedure. Elf jaar en evenveel miljoenen euro's later kwam de NMBS met LINDA op de proppen, een nieuwe vertrekprocedure. Als de deuren van de trein gesloten zijn, geeft de treinbegeleider via zijn smartphone of smartwatch een signaal aan de treinbestuurder dat hij mag vertrekken. Die laatste krijgt dan toelating op zijn tablet om te vertrekken en zet zijn trein in beweging als het sein ook op veilig staat.

LINDA wordt sinds deze week uitgetest op alle reizigerstreinen die rijden op de lijn tussen Eupen en Oostende. Woensdagmiddag ging het fout. De treinbestuurder kreeg op zijn tablet het bericht dat hij mocht vertrekken, maar de deuren stonden nog open. De treinbegeleider heeft onmiddellijk aan de noodrem getrokken maar de trein had op dat moment wel al enkele meters gereden.

Waarom het systeem toch de toelating gaf om te vertrekken is nog onduidelijk. Ofwel is het systeem blijven hangen op de vorige halte, ofwel is het teruggesprongen naar die vorige halte. Wat wel zeker is, is dat het een catastrofe had kunnen zijn. In afwachting van verder onderzoek, heeft de NMBS besloten de test tijdelijk te stoppen. Het incident roept heel wat vragen op.

Is er reeds meer duidelijkheid waarom het systeem een fout signaal gaf?

Het nieuwe systeem werd uitgetest in reallife, op treinen met reizigers. Indien er iets fout gaat, kan het snel ernstig fout gaan. Welke garanties had de NMBS omtrent de veiligheid van het nieuwe systeem om dit ook testen en uit te rollen op reizigerstreinen?

Zullen er nog testen met LINDA gebeuren? Indien ja, vanaf wanneer en welke voorwaarden zijn noodzakelijk om de veiligheid te garanderen?

Er werd reeds heel wat geïnvesteerd in dit nieuwe systeem. Kan er niet gekeken worden naar reeds bestaande en werkende vertrekprocedures in andere landen? Waarom wil de NMBS zelf een eigen systeem uitrollen?

07.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal enkel mijn vragen stellen, want de inleiding is al gegeven. Mijn vragen zijn gelijkaardig.

Wat is er precies gebeurd tijdens het incident op 21 april 2021? Hoe kon de trein met open deuren vertrekken? Wat is er precies gebeurd? Is de vertrekprocedure definitief stopgezet? Waarom zoekt de NMBS momenteel naar een nieuwe vertrekprocedure? Wat schort er aan de huidige procedure?

Is er bij de NMBS nog sprake van de DICE-vertrekprocedure? Dat was een idee van vroeger met het One Man Carsysteem. Is daar al dan niet nog sprake van?

07.05 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, dames en heren Kamerleden, de NMBS heeft mij volgende elementen meegedeeld.

Het voormelde incident heeft inderdaad plaatsgevonden op de door u genoemde datum rond de middag in station Brussel-Noord. Het gebeurde tijdens een test voor de volgende fase van LINDA, de nieuwe vertrekprocedure voor de treinen. De nieuwe procedure komt er na een ernstig ongeval bij vertrek in het verleden.

Door een technisch probleem met de tablet van de treinbestuurder kwam de trein in beweging op het moment dat de deuren nog geopend waren. De treinbegeleider heeft er echter voor gezorgd dat de trein meteen weer tot stilstand kwam, door aan de noodrem te trekken. Ik wil de treinbegeleider in kwestie dan ook bedanken voor zijn alertheid.

De treinbegeleiders zijn voor deze tests opgeleid en weten dat ze extra aandachtig moeten zijn tijdens deze testritten. De NMBS benadrukt dat er nooit een probleem is geweest met de veiligheid van reizigers of medewerkers gedurende deze tests. De tests met LINDA zijn voorlopig stopgezet en worden pas heropgestart na een grondige analyse en wanneer de NMBS een oplossing heeft voor het technische probleem in kwestie.

Tests in reële omstandigheden, met reizigers, gebeuren op deze schaal sinds november 2019. Daarvoor vonden reeds geruime tijd tests zonder reizigers plaats. De NMBS deelt mij mee dat er reeds honderden

vertrekken met reizigers en met LINDA met succes zijn gebeurd.

Voor LINDA wordt gebruikgemaakt van 4G, die nodig is voor de communicatie tussen de tablet van de treinbestuurder en de smartwatch of smartphone van de treinbegeleider. Op sommige plaatsen is er echter een zwakke dekking. De NMBS brengt momenteel samen met telecomoperator Orange deze plaatsen in kaart. Er zullen bijkomende antennes moeten worden geplaatst. Als er in de praktijk een zwakker signaal is, kan de treinbegeleider via de *interphone* nog steeds de treinbestuurder verwittigen dat de trein mag vertrekken.

Vertegenwoordigers van het personeel pleiten reeds geruime tijd voor een vertrekprocedure zonder de risico's van de oude vertrekprocedure. Vanzelfsprekend zijn zij ook vragende partij voor de voorlopige stopzetting van de tests, die nu zijn aangekondigd.

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

Een dank aan de treinbegeleider in kwestie is natuurlijk wel het minste. Dat de NMBS beklemtoont dat er nooit een probleem was voor de veiligheid van de treinreizigers, vind ik bijzonder vreemd. Het lijkt mij dan ook bijzonder logisch dat de testen, gelet op wat er gebeurd is, worden stopgezet. Ik begrijp dat dat een voorlopige maatregel is.

Op mijn vragen over de redenen en de voordelen van de nieuwe procedure, heb ik geen antwoord gekregen.

Ik begrijp van de mensen op het terrein dat zij voorstander zijn van het systeem met LAN-deuren. Vandaar mijn vraag daarover. Ik heb daar niet echt een antwoord op gekregen, net zomin als ik een antwoord heb gekregen over het kostenplaatje van het project LINDA.

Ik zal die vragen misschien nog wel schriftelijk stellen.

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

Ik blijf wel nog met een paar vragen zitten, vooral met de vraag: wat nu. De eerdere vertrekprocedure, DICE, was al geflopt. Nu wordt LINDA stopgezet en dat om vreemd klinkende redenen. Ik lees over moeilijkheden met de dekking van 4G, terwijl de NMBS al jaren haar GSM-R-netwerk heeft uitgebouwd. Men weet toch welke capaciteit dat kan dragen?

Ik zal wellicht een vervolgvraag indienen. Immers, het is de tweede keer op rij dat het gebruik van een bepaalde vertrekprocedure stopgezet wordt. Wordt alles dan bij het oude gelaten? Of zal men een derde poging ondernemen? Welke maatregelen zal men dan nemen om een derde falen te vermijden? Ik ben benieuwd naar de toekomst.

07.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik meende dat de kostprijs 11 miljoen euro was.

Ik heb ook nog een aantal vragen, onder andere of er niet moet worden gekeken naar systemen in andere landen. Ik heb daar nog geen antwoord op gekregen.

De trein is sowieso een van de veiligste vervoersmiddelen in ons land. Maar als het fout loopt, loopt het vaak grondig fout, met zware gevolgen. Veiligheid op het spoor is zeer belangrijk. Wij hebben daar in onze commissie heel hard aan gewerkt. Het lijkt mij dan ook logisch dat er een grondig onderzoek komt over waar het fout gelopen is, met een terugkoppeling naar het Parlement. Wij volgen de kwestie op.

07.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op een aantal vragen kreeg ik geen antwoord. Ik vind het raar dat de vertrekprocedure van DICE, die miljoenen euro's gekost heeft, mislukt is en dat er intussen een nieuwe procedure werd aangekocht, die naar verluidt maar liefst 11 miljoen euro kost. U moet toch lessen leren uit het verleden? Hoe komt het dat men dergelijke procedures op poten zet en dat er zoveel fout loopt?

U had het over de rol van 4G, maar dat had u toch moeten weten. Hoe gebeurt de keuze van zo'n procedure? Hoe begint men daaraan? Welke geschiedenis gaat eraan vooraf? Die procedures kosten veel geld. Als men twee keer na elkaar dergelijke fouten maakt en het loopt mis, dan moeten we toch eens grondig kijken naar de manier waarop een nieuwe procedure tot stand komt. Gebeurt dat wel op de juiste manier? Het is ook heel belangrijk dat de vakbondsorganisaties daarbij worden betrokken, want zij zijn

vertrouwd met het werkveld en kunnen de nodige input geven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen spoormedewerkers" (55016909C)

08 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre de collaborateurs de la SNCB" (55016909C)

08.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ook deze vraag dateert al van enkele weken geleden. In de plenaire vergadering hebt u al geantwoord op een gelijkaardige vraag van de heer Troosters. Alsnog behield ik mijn vraag op de agenda, aangezien ik deze vraag ook aan minister Verlinden heb gesteld.

Enkele weken geleden doken op sociale media beelden op van fysieke agressie ten opzichte van een treinbegeleider en dat is geen alleenstaand geval. Ik heb mijn vraag aangehouden omdat uit cijfers van minister Verlinden blijkt dat er in 2019 271 medewerkers van openbaarvervoersmaatschappijen te maken kregen met fysieke agressie. De cijfers dalen weliswaar, zo kon de minister mij in haar antwoord meegeven, maar elk geval blijft er één te veel.

Mijnheer de minister, in elk onderzoek van geweld tegen de politie zal minister Verlinden zich burgerlijke partij stellen. Overweegt u dat ook te doen in onderzoeken naar geweld tegen spoormedewerkers? Zo neen, waarom niet?

In haar antwoord op mijn vraag gaf minister Verlinden aan dat de federale politie samen met de NMBS de hervorming van de spoorwegpolitie onderzoekt. Welke elementen worden er onderzocht? Welke principes staan er voorop in een mogelijke hervorming?

Welke andere maatregelen zijn er volgens u nodig om die problematiek aan te pakken?

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, sta mij toe om eerst te beklemtonen dat ik elke daad van geweld, verbaal of fysiek, tegenover het personeel van de Belgische Spoorwegen met klem veroordeel.

Ik werd van het voornemen dat u aanhaalt begin december door de NMBS op de hoogte gebracht. Toen ontving ik een kopie van een brief die mevrouw Dutordoir aan mijn uitstekende collega's Verlinden en Van Quickenborne en aan de voorzitter van het College van procureurs-generaal stuurde.

Ik kan bevestigen dat zowel de NMBS als HR Rail zich burgerlijke partij stellen zodra er een gerechtelijk onderzoek naar geweld tegen spoorwegpersoneel voor de strafrechter wordt gebracht.

Daarnaast kan de NMBS ook een schadevergoeding eisen wanneer er genoeg bewijzen ten laste van de dader bestaan – maar het parket besliste om de zaak te seponeren – en dat kan zowel op minnelijke wijze als voor burgerlijke rechtbanken gebeuren.

Het Strafwetboek beschouwt fysiek geweld tegen personen die een opdracht vervullen ten dienste van het publiek, zoals ten aanzien van het personeel van het openbaar vervoer, als een verzwarende omstandigheid. In een rondzendbrief van het College van procureurs-generaal over dergelijk geweld wordt aanbevolen dat zowel de politiediensten als het parket bijzondere aandacht besteden aan die feiten van agressie. De NMBS heeft ons echter meegedeeld dat die aanbevelingen in de praktijk niet altijd goed werden opgevolgd, niet inzake de opvang van slachtoffers en het in aanmerking nemen van hun klachten, noch op het vlak van de effectieve vervolging van de daders.

In antwoord op de brief van de NMBS liet de minister van Justitie weten dat hij contact heeft opgenomen met het College van procureurs-generaal om de bewuste omzendbrief te evalueren en zo nodig aan te passen, zoals hij dat ook voor de politie heeft gedaan. Ik hoop dan ook dat Justitie in de toekomst op een passende manier zal reageren op deze problematiek.

Net als de NMBS en mijn voorganger pleit ik ervoor om de NMBS te betrekken bij de werkzaamheden voor de hervorming van de federale spoorwegpolitie. Ik heb de bevoegde minister overigens recent opnieuw over dit onderwerp aangeschreven en ik kan dus enkel maar tevreden zijn dat er nu gehoor wordt gegeven aan

dit verzoek.

Ik hoop dan ook dat de federale politie snel contact opneemt met de NMBS, want er moet dringend werk gemaakt worden van deze hervorming. Intussen kan ik er enkel aan herinneren dat de omzendbrief van minister Duquesne van 2002 wettelijk van toepassing blijft. Dit houdt onder meer in dat de spoorwegpolitie de veiligheid verzekert in tien risicostations, wat ook betekent dat er een onthaalpunt voor reizigers en spoorpersoneel wordt geboden. Dat is echter jammer genoeg al vele maanden niet langer het geval.

Wat de toekomstige hervorming betreft, heb ik gevraagd om de veiligheidsaanpak van de Corporate Security Services van de NMBS, en in het bijzonder van Securail, hierin mee te nemen. Veiligheid maakt immers ook deel uit van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS. Securail is belast met de handhaving van de wet op de politie van de spoorwegen, net als de politiediensten.

Er moeten synergieën tot stand worden gebracht tussen de federale en de lokale politie en Securail. De taakverdeling tussen de federale en de lokale politie is minder belangrijk. Wat telt, is dat niet alleen het hele net – stations, treinen en sporen – wordt gedekt, maar ook dat er binnen een redelijke termijn op passende manier wordt gereageerd op alle mogelijke fenomenen.

08.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

U hebt inderdaad al elke vorm van agressie veroordeeld en wij hebben in deze commissie al regelmatig onze steun uitgesproken voor het spoorwegpersoneel. Dat levert belangrijk werk en zorgt dat we fijne en ontspannende treinritten naar ons werk of onze familie kunnen maken. Hopelijk kunnen we binnenkort wat meer op weekenduitstap gaan.

Het voorbije jaar heeft het personeel in uitzonderlijk moeilijke omstandigheden gewerkt. Geweld jegens spoorwegmedewerkers is dan ook onaanvaardbaar.

Ik heb heel goed naar uw antwoord geluisterd en heb genoteerd dat de situatie op dit moment eigenlijk niet optimaal is. Een aantal zaken is zeker voor verbetering vatbaar. Het verheugt me dat u daar samen met de minister van Justitie werk van maakt en ook zult nagaan wat er verder mogelijk is om van de veiligheid van het NMBS-personeel een prioriteit te maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitster**: Wij komen aan de vraag van collega Sigrid Goethals over de NMBS-stations in de Vlaams-Brabant, vraag nr. 55016948C.

08.04 Sigrid Goethals (N-VA): Mijnheer de minister, het betreft een vraag die ik oorspronkelijk als schriftelijke vraag had ingediend, maar omgezet heb in een mondelinge vraag, aangezien ik er niet tijdig een antwoord op heb gekregen.

Ik ben mij er ten zeerste van bewust dat ik een opsomming van data en cijfers vraag en het lijkt me weinig interessant voor de commissieleden of de tolken dat u die voorleest. Als u mij ze schriftelijk kunt bezorgen, volstaat dat zeker voor mij.

08.05 Minister Georges Gilkinet: Ik zal u het antwoord schriftelijk bezorgen. Mijn excuses voor het uitblijven van een antwoord op uw schriftelijke vraag. Wij proberen dat zo veel mogelijk te vermijden.

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" (55016966C)

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (55016966C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, via de pers mochten we vernemen dat er momenteel al een eerste kader is voorgesteld voor de nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel. In dat eerste kader vinden we onder andere een verhoging van het vroege en het late aanbod, evenals van het aantal treinen in het weekend. Het bevat ook eisen omtrent het onthaal in de stations.

Dit verwonderde mij om verschillende reden. Ten eerste lijkt het mij vreemd dat u de commissie voor Mobiliteit, die zeer veel suggesties met betrekking tot die contracten heeft gedaan, niet betrok bij de opmaak ervan. Waarom heeft u dat niet gedaan? Waarom vond u het opportuun om dat eerst aan de pers te laten weten?

Ten tweede, er werden in het verleden verschillende resoluties goedgekeurd door de plenaire vergadering. Het verwondert mij dan ook dat daarvan geen spoor meer te vinden is in deze beheerscontracten. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de resolutie over het realiseren van de fietssnelwegen, goedgekeurd in juni vorig jaar. Er werd nochtans nadrukkelijk opgeroepen om dit mee op te nemen in de beheerscontracten. Er waren ook resoluties over de oprichting van treinpunten en over open data bij de NMBS. Dat zijn zaken die al lang meegaan en brede steun genieten in de Kamer. Het lijkt mij dus erg vreemd dat daar helemaal geen sprake van was in de eerste tekstversies.

Bij het begin van deze legislatuur hebt u ook het engagement geformuleerd om op termijn te komen tot een sterke uitbreiding van het aanbod. In elk station zou er minstens om het half uur een trein moeten vertrekken en in de grotere stations zelfs om het kwartier. Ook dat punt vinden we hier niet terug. Hoe moeten we dat interpreteren? Is dat een belofte die u loslaat of houdt u daar alsnog aan vast? Ook de financiële kant van de zaak is niet onbelangrijk. Hoe zit dat in elkaar?

Ik kom dan bij de KPI's, de performance-indicatoren voor de toekomstige bedrijfsleiding. U stelde dat er bijkomende vereisten opgelegd werden maar die zijn nogal vaag omschreven. Kunt u daarover enige bijkomende toelichting geven?

Met deze tekstvoorstellen heeft u al enkele beleidsintenties geformuleerd, maar bijkomend aanbod zal natuurlijk ook bijkomende middelen vereisen.

In dat verband vraag ik me af waarom er nog geen financieel kader afgesproken wordt in de marge van deze beheerscontracten, tenzij u volledig binnen de contouren van de begroting wenst te blijven. Maar dan vraag ik me af hoe u het bijkomende aanbod wenst te financieren.

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, de krant *De Morgen* is vanzelfsprekend een uitstekende informatiebron. Uitgebreidere informatie over dit dossier kon u echter eveneens op dezelfde datum raadplegen op het publieke digitale platform waar de besluiten van de ministerraad worden toegelicht, alsook op de website van de FOD Mobiliteit, inclusief de volledige documenten in kwestie. Meer open kan ik niet zijn.

Het gaat hierbij om de voorafgaande specificaties van de doelstellingen, het voorwerp en de reikwijdte van enerzijds de toekomstige concessie voor het openbaredienstcontract voor personenvervoerdiensten per spoor in België, anderzijds het tussen de Belgische Staat en Infrabel te sluiten performantiecontract.

Sta mij toe enkele zaken te verduidelijken. Het gaat hierbij om de zogenaamde specificaties. Deze vormen het startschot voor de formele onderhandelingen die de federale regering zullen toelaten om nieuwe ambitieuze contracten af te sluiten met de NMBS en Infrabel.

Deze specificaties werden door de ministerraad op mijn voorstel goedgekeurd. Ze bevatten de doelstellingen van de regering, de belangrijkste kenmerken van de toekomstige contracten en de inhoudstafel van de thema's die worden onderhandeld met beide overheidsbedrijven.

Deze specificaties, op vrijdag 2 april 2021 door de ministerraad goedgekeurd, zijn opgesteld ter verduidelijking van de mobiliteitsdoelstellingen van de regering, zoals voorgeschreven door de artikelen 162decies en 200 van de wet van 21 maart 1991. Ze maken het mogelijk de onderhandelingen met de twee overheidsbedrijven op te starten en aan te sturen met het oog op het afsluiten van nieuwe contracten in overeenstemming met de Belgische en Europese wettelijke vereisten.

Ik wil u er graag op attent maken dat dit de eerste keer is in de Belgische geschiedenis dat dergelijke specificaties in alle transparantie werden gepubliceerd aan het begin van het onderhandelingsproces. Dit gebeurt volledig conform de Europese regelgeving.

Door de publicatie van deze specificaties zijn niet alleen het Parlement, maar bovendien alle

geïnteresseerde en betrokken partijen op de hoogte van onze werking. In het onderhandelingsproces zal natuurlijk rekening worden gehouden met alle waardevolle inbreng, waaronder vanzelfsprekend de resolutie van dit Parlement, net als de inbreng van stakeholders en het middenveld.

Ik heb dan ook de intentie om een stakeholdersbevraging te organiseren met het oog op de onderhandelingen over de toekomstige contracten. De bedoeling is tot een coherent, ambitieus en realistisch traject te komen voor het spoor in dit land voor de komende tien jaar, dit zowel op het vlak van groei van aanbod en van gebruik van de trein, van kwaliteit van dienstverlening als van doeltreffendheid en efficiëntie inzake het gebruik van overheidsgeld. Al deze aspecten zijn ook gerelateerde elementen van de noodzakelijke *modal shift*.

Wat betreft uw derde vraag bepalen de specificaties wel degelijk als doelstelling onder meer het verhogen van het gebruik van de trein op elk moment van de dag, door de week en tijdens het weekend, het continu verbeteren van de dienstverlening aan de reizigers op het vlak van sporaanbod en de verbetering van de kwaliteit en de kwantiteit van het dienstaanbod.

Wat betreft uw vijfde vraag over de KPI's verwijs ik u graag naar de publieke teksten voor een beknopt overzicht van de insteek, meer bepaald pagina 5 bij de teksten die op de website van de FOD Mobiliteit beschikbaar zijn. De fase van onderhandelingen die nu wordt opgestart, focust op specifieke werkgroepen die op verschillende prestatiedomeinen werken. De aspecten die u aanhaalt in uw vraag zoals een trein elk half uur in elke stationsdienst – geen belofte, maar een doel – het financiële kader dat zeker belangrijk is, de financiering van de aanbodverhogingen, de in de contracten op te nemen doelstellingen, de kritieke prestatie-indicatoren enzovoort, zullen in deze werkgroepen vorm krijgen en in detail worden uitgewerkt, zodat we twee zeer goede beheerscontracten kunnen afsluiten tussen de federale Staat, de NMBS en Infrabel.

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

Ik heb uiteraard de documenten gelezen. Die blinken uit in vaagheid. Uw antwoord vanmiddag stelt mij daarin niet gerust. In de teksten, noch in uw toelichting hier vandaag geeft u duidelijkheid over het toekomstige aanbod, zelfs niet over uw eigen beloften ter zake. U geeft geen duidelijkheid over de financiering van het toekomstige aanbod. U geeft geen duidelijkheid over de inhoud van de KPI's. Vragen van het Parlement worden daarin gewoon genegeerd en komen niet aan bod in de tekst.

Bij moeilijke onderhandelingen is de uitkomst van het compromis zelden of nooit duidelijker dan het startpunt. Als ik kijk naar wat vandaag voorligt en als dit het startpunt is van uw onderhandelingen, dan vrees ik voor het resultaat.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de uitvoering van resolutie 55K1109 over spoorlijn 204" (55017027C)
- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de intentieverklaring omtrent Rail Ghent Terneuzen (RGT)" (55017114C)
- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De financiering van Rail Ghent Terneuzen" (55017263C)
- **Jan Briers** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van het PUC L204 (Gent-Terneuzen)" (55017374C)

10 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution 55K1109 relative à la ligne ferroviaire 204" (55017027C)
- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la déclaration d'intention concernant le Rail Ghent Terneuzen (RGT)" (55017114C)
- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le financement de Rail Ghent Terneuzen" (55017263C)
- **Jan Briers** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'évolution du projet de contrat d'exécution pour la ligne 204 (Gand-Terneuzen)" (55017374C)

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, in juni vorig jaar keurde de Kamer een resolutie goed met betrekking tot het behoud van de investeringsmiddelen voor de spoorverbinding 204 tussen Gent en Terneuzen. In die resolutie stelden de indieners dat er zo snel mogelijk moest worden gestart met de potentieel- en haalbaarheidsstudie over spoorlijn 204.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van deze resolutie?

Is men ondertussen reeds gestart met een haalbaarheidsstudie? Zijn er al tussentijdse resultaten beschikbaar?

Werd reeds overleg gepleegd met de Vlaamse regering, zoals in deze resolutie wordt gevraagd? Wat is het resultaat van dit overleg?

Werd reeds overlegd met de Nederlandse regering om tot een gemeenschappelijke visie te komen over het grensoverschrijdende spoornetwerk voor goederen en personen in de kanaalzone tussen Gent en Terneuzen?

10.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Op 24 februari 2021 hebben de federale, Vlaamse en Nederlandse regeringen, samen met de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland en de steden Gent en Terneuzen, de intentieverklaring Rail Gent-Terneuzen officieel ondertekend. In de intentieverklaring is afgesproken dat België en Nederland elk 2 miljoen euro ter beschikking stellen aan de infrastructuurbeheerders Infrabel en ProRail om de planuitwerking (technische haalbaarheidsstudies en procedure omgevingsvergunning, inclusief MER) op te starten.

Er is een algemene politieke consensus dat de 2 miljoen euro langs Belgische kant zal gefinancierd worden door de 14 miljoen euro aan federale middelen, die vrijkomen door het verkrijgen van de Europese subsidie voor de elektrificatie van de L19 Mol-Hamont/Achel, over te hevelen naar het PUC (Projectgebonden Uitvoering Contract) L204.

Ondanks de intentieverklaring heeft Infrabel momenteel geen wettelijke en financiële basis om het bestek voor de haalbaarheidsstudies RGT effectief te kunnen gunnen zolang het PUC L204 niet geactualiseerd is. In de brieven als bijlage bij de intentieverklaring verklaarde de minister uit te kijken naar een spoedige opstart van de planuitwerking en heeft Infrabel haar actieve medewerking aan het project bevestigd.

Heeft de minister al een instructie gegeven aan Infrabel om het PUC L204 te actualiseren, zodat de planuitwerkingfase voor RGT effectief kan opstarten?

Welke stappen moeten er nog ondernomen worden vooraleer het geactualiseerde PUC L204 kan ondertekend worden door de betrokken partijen, zijnde uzelf, Vlaams minister Peeters, Infrabel en De Werkvennootschap?

Wat is de timing voor de ondertekening van het aangepaste PUC L204?

Wil de minister zich engageren om achter dit proces de nodige vaart te zetten teneinde de coördinatie met de planuitwerking door ProRail te faciliteren?

Wat is de stand van zaken van de algemene actualisering/Reforcast van het SMIP 2017-2031, waarvan het PUC L204 naast andere projecten onderdeel is? Is hierover al overleg geweest met de regionale ministers van mobiliteit?

10.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Het Belgische federale Parlement heeft unaniem ingestemd met het onderzoeken van een grensoverschrijdend spoornetwerk voor goederen en personen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Eerder deed de Nederlandse Tweede Kamer al hetzelfde. Een belangrijke stap om daadwerkelijk aan de slag te gaan met de spoorlijn.

De investering is met name bedoeld om het goederenverkeer per trein in de Gentse Kanaalzone te versterken. Het goederenverkeer kan nu van Gent naar Zelzate op de bestaande lijn. Maar van Zelzate over

de grens naar Terneuzen ligt nu nog geen spoor. Transport laten plaatsvinden per spoor, is beter voor het milieu en voorkomt files op de weg.

Ondertussen werd op 24 februari 2021 de intentieverklaring Rail Gent-Terneuzen officieel ondertekend door de federale, Vlaamse en Nederlandse regeringen, samen met de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland en de steden Gent en Terneuzen.

België en Nederland stellen elk 2 miljoen euro ter beschikking aan de infrastructuurbeheerders Infrabel en ProRail om een technische haalbaarheidsstudie en een omgevingsvergunning op te starten. Langs Belgische kant zou dit gefinancierd worden vanuit de middelen die vrijkomen als gevolg van het verkrijgen van de Europese subsidie voor de elektrificatie van de lijn 19 Mol-Hamont/Achel.

In afwachting van een update van het project uitvoeringscontract heeft Infrabel momenteel nog geen wettelijke en financiële basis om het bestek voor de haalbaarheidsstudie effectief te kunnen gunnen.

Heeft Infrabel al een ontwerp project uitvoeringscontract voor lijn 204 voorgelegd aan de minister met aangepaste studiescope en een federaal budget? Heeft de minister hiervoor al een opdracht gegeven aan Infrabel?

Is er al overeenstemming bereikt tussen de federale regering en de regionale regeringen omtrent de Reforcast SMIP 2017-2031 waarvan project L204 deel uitmaakt?

Welke timing stelt de minister voorop voor de afronding van de SMIP Reforcast, inclusief de ondertekening van de aangepaste PUC's?

Zullen er in het kader van deze actualisatie, naast de geplande overheveling van de vrijgekomen federale middelen van L19 naar L204, nog andere middelen verschoven worden tussen spoorprojecten? Zo ja, welke?

De **voorzitter**: Ik merk dat de heer Briers niet aanwezig is.

De minister heeft het woord.

10.04 Minister **Georges Gilkinet**: Het PUC204 is een projectgebonden uitvoeringscontract ter uitvoering van het specifieke project L204, zoals opgenomen in het uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en het Vlaams Gewest in het kader van het SMIP 2017-2031.

In het overleg dat Infrabel en TUC RAIL organiseren over de aanpak en opvolging van de studies die in het SMIP als Vlaamse prioriteit zijn omschreven, is ook de aanpak met betrekking tot de verruiming van de scope van lijn 204 zoals beschreven in de intentieverklaring Rail Gent-Terneuzen aan bod gekomen. Deelnemers aan dit overleg zijn onder meer de Vlaamse overheid, de Werkvennootschap, Infrabel, TUC RAIL en, voor lijn 204, ook North Sea Port.

Er werd overeengekomen dat Infrabel en TUC RAIL daarbij een voorstel doen voor een fiche zoals aangehecht als bijlage bij het PUC. Daarin zal de scope worden beschreven, evenals een voorstel van timing van de studie. De fiche met de omschrijving van de scope is een essentieel onderdeel, waarna de geactualiseerde projectuitvoeringsovereenkomst opnieuw kan worden voorgelegd aan de ondertekenende partijen.

Inderdaad, gelet op de evolutie van bepaalde projecten moeten bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden worden afgesloten om bepaalde veranderingen te formaliseren. Dit is het geval voor het project Lijn 204, waarvan de scope van de studie moet worden aangepast en waar bijkomende financiering moet worden toegewezen.

Op 24 februari 2021, dezelfde dag als de officiële ondertekening van de intentieverklaring, heeft mijn kabinet een vergadering met mijn administratie, het Vlaams Gewest, Infrabel en de NMBS georganiseerd. Het doel was om een stand van zaken te geven van alle Vlaamse projecten in het SMIP. Tijdens deze discussie werd de evolutie van de verschillende projecten en de noodzakelijke samenwerkingsakkoorden besproken.

Op 23 maart 2021 vond een nieuw overleg plaats tussen mijn kabinet en het kabinet van mijn Vlaamse

collega. Het doel was om een politiek akkoord over de noodzakelijke aanpassingen te vinden. Enkele technische vragen kwamen bovendrijven met betrekking tot de verschillende projecten. We zijn dan ook in dialoog met Infrabel om de noodzakelijke preciseringen te bekomen zodat in een bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord de noodzakelijke wijzigingen kunnen worden geformaliseerd. Een soortgelijk proces is gestart met de andere Gewesten van ons land.

De nieuwe *forecast* en de rapportering met betrekking tot het SMIP werden door de raad van bestuur van Infrabel in januari goedgekeurd, waarna het aan de federale en regionale kabinetten werd voorgesteld.

Zodra de aanvullende samenwerkingsovereenkomsten zijn opgesteld, kunnen ze worden ondertekend door de belanghebbenden en worden gevalideerd in de respectieve regeringen. We zorgen ervoor dat dit zo snel mogelijk gebeurt.

Mijnheer Roggeman, voor uw vragen verwijs ik naar het antwoord dat ik op 23 februari 2021 al in deze commissie gaf.

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

Ik ben blij dat het project stilaan vorm krijgt, want het is breed gedragen door het publiek en de industrie. Het werd ook opgenomen in de Vlaamse spoorprioriteiten. Het vermoeden van de vervoersvraag is daar zeer groot. Ik ben blij te vernemen dat de investeringsfiches in opmaak zijn. Ik kijk uit naar de samenwerkingsakkoorden.

10.06 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat u al op de dag zelf van de ondertekening van de intentieverklaring in verband met Rail Gent-Terneuzen een initiatief hebt genomen om de samenwerkingsakkoorden te actualiseren. Ik begrijp dat daar nog fiches voor moeten worden opgemaakt en stappen gezet, maar mag ik aannemen dat dit iets is voor de komende maanden? Is dat een proces dat de komende maanden zijn beslag zal krijgen, zodat de intentieverklaring in verband met het project Rail Gent-Terneuzen, dat een bijzonder groot draagvlak heeft in de Oost-Vlaamse regio en in Nederland, een vlotte start kent?

10.07 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, wij pleiten in de commissie al langer voor grensoverschrijdende verbindingen in het algemeen, maar wij botsen jammer genoeg nog te vaak op landsgrenzen als wij met het spoor reizen.

De elektrificatiewerken op de Kempense lijn zitten nu in de laatste fase, zowel die naar Hasselt, waaraan men nog volop bezig is, als die naar Hamont, die normaal gezien eind volgende maand afgerond moet zijn. Daarmee komt alvast de grensoverschrijdende verbinding naar Weert een stapje dichterbij. Met de realisatie van de elektrificatie komt ook een tweede grensoverschrijdende verbinding in het vizier. Door de middelen over te zetten naar het project Rail Gent-Terneuzen slaat u twee vliegen in een klap. Ik kijk alvast uit naar het vervolg van het project.

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

11 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroversteekplaatsen, -bruggen en -tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (55017030C)**

11 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau, ponts et tunnels ferroviaires dans la Région de Bruxelles-Capitale" (55017030C)**

11.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is bijzonder dichtbevolkt, waardoor er heel wat overwegen zijn, gelijkgronds, maar vooral ook ongelijkgronds, in de vorm van tunnels en bruggen. Infrabel zou in 2021 de voltooiing van drie tunnels in onder meer Ganshoren en Jette plannen. Dat is gesteund op een impactstudie die ondertussen wel al meer dan tien jaar oud is.

Welke infrastructuurprojecten plant Infrabel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de komende jaren?

In Sint-Agatha-Berchem plant Infrabel de aanleg van een aantal tunnels, maar de bouwvergunningen daarvoor zouden nog niet verkregen zijn. Wat is de stand van zaken?

Wordt de verouderde impactstudie van Infrabel herzien in het licht van de hedendaagse normen en situatie, of blijft ze de basis voor het project?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik verontschuldig mij voor de vertraging bij het beantwoorden van uw schriftelijke vraag. De gevraagde informatie over de door Infrabel geplande werken aan spooroversteekplaatsen, bruggen en tunnels is vrij gedetailleerd. Ik wacht ook op bijkomende informatie van Infrabel. Ik kan u de gevraagde informatie schriftelijk bezorgen.

Infrabel legt momenteel de laatste hand aan het project voor de verwijdering van drie overwegen op de lijn 50-60 in Jette en Ganshoren, die zullen worden vervangen door rijstroken onder de sporen voor fietsers en voetgangers. De infrastructuurbeheerder voert ook een project uit om de laatste twee spoorwegovergangen in Brussel te verwijderen. Die moeten worden vervangen door tunnels. De procedure voor de afgifte van de vergunning is bij urban.brussels in behandeling. In afwachting van een duidelijke visie op de vergunningen zijn de werkzaamheden nog niet gepland en worden er momenteel nog geen middelen vrijgemaakt.

Uw vraag over de impactstudie van Infrabel over Brussel, die eventueel zou moeten worden herzien, is mij niet duidelijk. Als de effectenstudie in verband met de aanvraag voor een vergunning om overwegen op te heffen, inderdaad dateert van tien jaar geleden, is het nuttig die te herzien in het licht van de nieuwe mobiliteitsuitdagingen in Brussel, zoals die in het Good Moveplan zijn omschreven.

11.03 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Ik dank de minister voor zijn antwoord en ik kijk uiteraard uit naar het schriftelijke antwoord met de gedetailleerde gegevens. Hebt u die gegevens bij u of kan ik die via uw kabinet verkrijgen?

11.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijn medewerker zal u die per mail doorsturen.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval aan een spoorovergang te Zeebrugge" (55017031C)**

- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het zelf plaatsen van een slagboom door een bedrijf aan een overweg in Zeebrugge" (55017106C)**

12 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident survenu à un passage à niveau à Zeebrugge" (55017031C)**

- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation d'une barrière par une entreprise à un passage à niveau à Zeebrugge" (55017106C)**

12.01 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op vrijdag 23 april 2021 gebeurde er in Zeebrugge een botsing tussen een vrachtwagen en een locomotief. Dit ongeval leidde tot een enorme ravage, aangezien de locomotief ontspoord was. Volgens berichtgeving zou de truckchauffeur alle signalen genegeerd hebben (Het Nieuwsblad, 23/04/21). Aan deze overweg gebeurde nog niet zo lang geleden ook al een aanrijding.

Welke onderzoeken zijn lopende?

Kan u reeds bevestigen dat het hierbij om een menselijke fout gaat?

Hoe verklaart Infrabel de schijnbaar hoge veiligheidsrisico's op deze specifieke locatie? Worden preventieve aanpassingswerken voorzien?

Hoe hoog worden de kosten geraamd voor de opruiming van de brokstukken en de herstellingswerken die volgen?

In het jaarverslag van Infrabel uit 2019 staat vermeld dat 85% van de ongevallen aan overwegen te wijten is aan externen. In hoeveel van dergelijke ongevallen, waarbij aangetoond kon worden dat de bestuurder in

fout was, werden de kosten voor de schade verhaald op de bestuurder van het (gemotoriseerd) voertuig? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaren.

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, Infrabel deelt mij mede mee te werken met alle belanghebbenden, met de maatschappij van de Brugse zeehaven als wegbeheerder en met het bedrijf ICO als voornaamste gebruiker van de overweg.

Tussen het voorlaatste ongeval begin maart 2021 en het laatste ongeval, waarvan sprake in uw schriftelijke vraag, werden overigens al enkele maatregelen geïmplementeerd. Ik kom daar zo dadelijk op terug.

Het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor vroeg reeds om informatie en start mogelijk een onderzoek op.

Er werden op de datum van het ongeval door Infrabel geen technische gebreken vastgesteld aan de overweg. Zowel het nieuwe rode verkeerslicht als de overweglichten werden genegeerd.

Per dag nemen zowat 800 vaak buitenlandse vrachtwagens de overweg richting het bedrijf ICO. Meestal komen zij van de steenweg.

De Brugse havenautoriteit heeft vooraleer het ongeval in kwestie gebeurde, een verkeerslicht geplaatst voor het naar rechts afdraaiende verkeer richting ICO. ICO zelf heeft een belslagboom met blauw ledlicht geplaatst ter hoogte van het verkeerslicht. Op het terrein tussen de spoorweg en de havenrandweg aan de kant van de Margaretha Van Oostenrijkstraat staan veel grote verkeersborden als aanduiding van de wegen in de haven die het zicht op de aanwezigheid van een overweg hinderen.

Behalve die verkeersborden zijn er ook aanduidingen voor de aanwezigheid van een overweg, alsook borden en palen die wijzen op het gevaar voor fietsers. Er wordt door Infrabel aan de havenautoriteit gevraagd die grote verkeersborden te verplaatsen.

ICO gebruikt de overweg als in- en uitrit. De uitrit langs de overweg is gevaarlijk, aangezien dan aan heel wat ander wegverkeer voorrang moet worden verleend, waarbij het voertuig mogelijk nog op de overweg blijft staan. ICO zal de uitrit verbieden en een ander circulatieplan uitwerken.

Infrabel zal een zwart doek monteren achter de overweglichten, om een beter contrast en een betere zichtbaarheid te verkrijgen van de lichten, en ook een flitser installeren, die onze signalisatie nog meer zal doen opvallen. Tot slot zal er ook een dynamisch voorsignalisatiebord komen, om de overweg vanop afstand aan te kondigen.

Het is nog te vroeg om al een duidelijk beeld te hebben van de financiële impact van het ongeval. Naar alle verwachting zal het bedrag van 5.000 euro niet worden overschreden.

Bij een ongeval tussen een trein en een weggebruiker op een overweg recupereert Infrabel de schade op de verplichte autoverzekering die de burgerlijke aansprakelijkheid dekt. Sinds 2016 heeft Infrabel 217 ongevallen geteld op overwegen tussen een trein en een voertuig waarvoor de aansprakelijkheid van een derde werd ingeroepen. In vijf jaar tijd bedraagt het verlies voor Infrabel ongeveer 1,5 miljoen euro. Infrabel heeft tot op heden bijna 1 miljoen euro teruggevorderd. De andere dossiers worden nog verwerkt.

Deze cijfers geven de stand van zaken weer van eind april 2021. Deze bedragen houden geen rekening met de schade die de NMBS heeft geleden.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de heer De Spiegeleer meldt mij dat zijn vraag nr. 55017106C over hetzelfde onderwerp gaat. Kan deze vraag hieraan gekoppeld worden?

12.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, ik denk dat ik zonet inderdaad reeds veel heb verteld dat ook betrekking heeft op uw vraag. Ik stel voor dat ik het schriftelijke antwoord aan hem bezorg.

12.04 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Het bedrijf International Car Operators heeft ondertussen zelf een slagboom geplaatst. Dat is natuurlijk een frappant precedent. Daarover gaat mijn vraag. Het bedrijf neemt daarmee zijn verantwoordelijkheid op voor die honderden chauffeurs, havenarbeiders en zijn personeel, die deze overweg gebruiken. Het poortgebouw aan de Bastenakenterminal komt inderdaad ter sprake. Het staat

vlak aan die gevaarlijke overweg, waar het ongeval waarover sprake is, plaatsvond.

De invalshoek van mijn vraag is het feit dat het toch wel frappant is dat een bedrijf zelf het initiatief neemt om een overweg zelf ...

De **voorzitter**: Als u zegt dat de invalshoek anders is, kunnen wij beter de vraag apart behandelen.

12.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Anders stel ik ze straks, maar het viel mij op dat het gaat over hetzelfde bedrijf en hetzelfde ongeval.

De **voorzitter**: Mijnheer De Spiegeleer, stel uw vraag nu maar, de minister zal ze nu beantwoorden.

12.06 Pieter De Spiegeleer (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bedankt voor uw flexibiliteit.

ICO besliste niet langer te wachten en de overweg zelf structureel te beveiligen. In samenspraak met de wegbeheerder, het havenbestuur MBZ investeert ICO zelf in een slagboom. Die slagboom komt niet op de overweg van Infrabel zelf maar op een voorsorteerstrook die het verkeer van de snelweg A11 naar de overweg leidt. Er is een manoeuvre georganiseerd om Infrabel te omzeilen.

Hebt u weet van dit initiatief van het bedrijf zelf? Klopt het dat het bedrijf meermaals aangeklopt heeft bij Infrabel om maatregelen in de vorm van slagbomen te nemen?

Was Infrabel bereid aan die vraag tegemoet te komen? Indien niet, waarom niet? Indien wel, wat was de reden waarom de daad nog niet bij het woord werd gevoegd?

12.07 Minister Georges Gilkinet: Infrabel deelt mij mee dat veiligheid steeds zijn absolute prioriteit is. Het probeert samen met de betrokkenen actief mee te denken over mogelijke aanvullende verbeteringen in het havengebied, bijvoorbeeld in Zeebrugge.

Het plaatsen van een slagboom op de voorsorteerstrook werd eind maart besproken, samen met het havenbestuur en het bedrijf in kwestie. Infrabel pleegt regelmatig overleg met het havenbestuur en het bedrijf over maatregelen om de veiligheid in de omgeving van de overweg te verhogen. Hierbij werden door Infrabel al eerder bijkomende weglichten geplaatst en werden er bijkomende maatregelen genomen om de zichtbaarheid van deze weglichten te verbeteren, zoals het plaatsen van verlengde zonnekappen.

Bij dergelijke aanrijdingen gaat Infrabel steeds in gesprek met de betrokken partijen, in dit geval MBZ en ICO, om de verkeerssituatie, inclusief de signalisatie, te bekijken.

Daar de voorgaande aanrijdingen steeds gebeurden met verkeer uit de parallelweg dat zonder te kijken naar rechts afsloeg op de overweg, zouden klassieke slagbomen aan het spoor in plaats van aan de parallelweg geen oplossing betekenen.

Er is slechts een korte afstand tussen het kruispunt met de parallelweg en de overwegsignalisatie op de kruisende weg. Hierdoor is de observatietijd voor werkverkeer te kort. Het plaatsen van slagbomen aan de overweg zou bijgevolg geen garantie bieden op minder aanrijdingen. Een correct geplaatste slagboom op de voorsorteerstrook van de parallelweg, zoals nu is uitgevoerd, kan echter een heel effectieve oplossing zijn. Deze kan echter geen deel uitmaken van de overwegsignalisatie van Infrabel omdat deze op een parallelweg is uitgevoerd en niet op de weg die met de overweg kruist.

Verder leert de ervaring dat bij een overweg in de haven met een gelijkaardige verkeersbelasting de slagbomen minimaal één keer per week eraf worden gereden. Dat creëert op zich wekelijks weer nieuwe gevaarlijke situaties, met zowel chaos op de weg als op het spoor. Als een slagboom, onderdeel van een seininrichting, eraf gereden zou worden op de betrokken overweg, dan sluiten alle naburige overwegen langdurig, tot de herstelling, en moet het treinverkeer stapvoets rijden. Dat is vanzelfsprekend te vermijden.

Infrabel heeft, in overleg met ICO en de wegbeheerder MBZ, voor die overweg op korte termijn ingezet op een verbeterde voorsignalisatie, met name een rood licht met een pijl naar rechts, een actief aankondigingsbord en de slagboom van ICO. Infrabel zal ook nog flitslampen plaatsen op de weglichtseinen opdat het wegverkeer daar bijzonder aandacht op vestigt. Het ligt ook in de bedoelingen van Infrabel om een nieuwe sensibiliseringsactie te organiseren in de haven van Zeebrugge als de coronasituatie dat toelaat.

Tot slot, Infrabel roept iedereen op om steeds voorzichtig te zijn in de buurt van overwegen en altijd en overal de verkeersregels te respecteren. Die oproep kan ik volmondig bijtreden.

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

De genoemde plaats is al langer een gevoelige locatie, want spijtig genoeg zijn daar bij herhaling problemen opgedoken. Ik vind het wel frappant dat het betrokken bedrijf zelf de vlucht vooruit moest nemen voor aanpassingen op dat gevaarlijk punt. Ik begrijp natuurlijk dat Infrabel niet overal tegelijk kan zijn voor ingrepen of om situaties op het terrein aan te passen, maar ik hoop wel dat de betrokkenen daaruit lessen trekken voor de toekomst om potentieel gevaarlijke situaties sneller te kunnen verhelpen.

12.09 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het klopt inderdaad dat het bedrijf in kwestie creativiteit aan de dag heeft moeten leggen, aangezien Infrabel blijkbaar niet altijd even creatief omspringt met dergelijke zaken. Het bedrijf is dus uitgeweken naar de parallelweg om het probleem op te lossen. In de alomgekende overwegproblematiek, waarover wij hier al meermaals bij consensus bezorgdheden gedeeld hebben, is dit specifieke dossier een symbooldossier. Een privébedrijf heeft namelijk zelf initiatief genomen en heeft ook de kosten op zich genomen om de veiligheid aan een overweg te garanderen, aangezien Infrabel er totaal niet of minstens niet tijdig in slaagt. Dat is toch wel een krachtig signaal, waarvan ik hoop dat het bij Infrabel goed aangekomen is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bankautomaten in de treinstations" (55017032C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geldautomaten in de stations" (55017174C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het contract dat de NMBS sloot met Batopin m.b.t. de plaatsing van geldautomaten" (55018101C)

13 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs bancaires dans les gares ferroviaires" (55017032C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs de billets dans les gares" (55017174C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accord entre la SNCB et Batopin concernant les distributeurs de billets" (55018101C)

13.01 Frank Troosters (VB): Batofin – een samenwerking tussen grootbanken BNP Fortis, KBC, Belfius en ING – zal vanaf oktober een netwerk van neutrale geld afhaalautomaten uitbouwen. In een eerste fase zal Batofin samenwerken met de NMBS. Tientallen treinstations zullen worden uitgerust met een bankautomaat, van 42 vandaag naar 79 eind 2023.

Welke budgettaire impact zal de overeenkomst met Batofin voor de NMBS hebben? Welke onderlinge financiële afspraken werden er gemaakt?

Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen in welke stations een bankautomaat geïnstalleerd zal worden?

Werd de afgesloten overeenkomst unaniem gedragen door de raad van bestuur van de NMBS?

13.02 Marianne Verhaert (Open Vld): De vier grootbanken in ons land werken al een tijdje aan een netwerk van geldautomaten onder een neutrale merknaam – Batopin. Steeds vaker worden geldautomaten weggenomen wegens de hoge kostprijs.

Vanaf de zomer rollen de grootbanken gezamenlijk een netwerk van neutrale geldautomaten uit over het ganse land. Daarbij zal Batopin samenwerken met de NMBS, zo worden tientallen treinstations uitgerust met een bankautomaat. Het aantal zou van 42 naar 79 gaan tegen eind 2023. Goed voor de aantrekkelijkheid

van het station en voor de rurale gebieden waarbij het soms eventjes rijden is om een geldautomaat te vinden.

Kan u dieper ingaan op de overeenkomst die de NMBS heeft afgesloten met Batopin? Gaat het louter over het ter beschikking stellen van ruimte voor een geldautomaat of gaat het akkoord nog verder?

In welke stations zal een bankautomaat geïnstalleerd worden? Gaat het enkel over grotere stations of heeft men ook aandacht voor de rurale gebieden, waar de noodzaak hoog is, en kijkt men ook naar kleinere stations?

13.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Madame la présidente, monsieur le ministre, la SNCB a annoncé que le nombre de gares équipées d'un distributeur automatique de billets va quasiment doubler dans les deux prochaines années, pour passer de 42 à 79, suite à un contrat signé avec Batopin (Belgian ATm OPTimization Initiative).*

Sachant que le consortium Batopin a annoncé la réduction de son réseau actuel de distributeurs pour passer de 2 500 à 750 lieux, les inquiétudes sont nombreuses au niveau local particulièrement dans les communes rurales et les quartiers périphériques compte tenu du phénomène de désertification bancaire et de la fracture numérique.

Mes questions sont les suivantes. La localisation de ces nouvelles machines est-elle concertée avec la SNCB et les pouvoirs locaux? Les communes souhaitant disposer d'une machine peuvent-elles candidater auprès de la SNCB? Une attention particulière sera-t-elle accordée à l'accessibilité des nouvelles machines?

13.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de marktconsultatie voor de commerciële concessies in de NMBS-stations wordt gegund op basis van verschillende criteria. Een ervan is de vergoeding. De kandidaat stelt een vergoeding voor op basis van zijn businessplan. Dat element is vertrouwelijk om de markt te laten spelen.

De 42 stations waar momenteel een bankautomaat aanwezig is, werden door de NMBS gekozen en verplicht opgenomen. De overige stations werden door Batopin voorgesteld in zijn offerte volgend op de marktconsultatie. Dat soort overeenkomsten hoeft gelet op de aard en waarde niet door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd te worden.

Monsieur Parent, je ne dispose pas encore de la réponse à votre question précise concernant Batopin. Vous pouvez me la poser par écrit ou je vous communiquerai la réponse directement.

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

13.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik kan alleen maar bevestigen – dat is in de commissie al regelmatig aan bod gekomen – dat wij ook een deelgemeente hebben waar er jammer genoeg geen bankautomaat is. Dat zorgt voor heel wat frustraties bij de inwoners. Ik ben dus blij dat de NMBS meestapt in dit verhaal en ook locaties ter beschikking stelt. Ik ben alvast benieuwd naar de bijkomende locaties.

13.07 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis du rôle joué par la SNCB dans le doublement de l'offre de distributeurs. C'est une partie de la réponse au problème de la désertification bancaire dans les communes. Cela constitue une bonne nouvelle pour les navetteurs et les commerces dans les gares, mais également les quartiers et les gares concernées.

Le fait que la localisation incombe à Batopin et que les pouvoirs publics ne soient pas spécifiquement associés à la dynamique n'est pas du ressort de cette commission; cela a déjà fait l'objet de débats en commission des Finances et en commission de l'Économie. Monsieur le ministre, cela ne vous concerne pas, pas plus que la SCNB.

En tout cas, je me réjouis du rôle positif que l'opérateur ferroviaire peut jouer dans cette thématique. Je vous remercie.

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

14 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite te Gentbrugge" (55017034C)

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gent" (55018027C)

14 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenal à Gentbrugge" (55017034C)

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal à Gand" (55018027C)

14.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik licht graag het voor Gentenaars toch wel belangrijke dossier toe van de Arsenaalsite in Gentbrugge, een projectsite van bijna 13 hectaren met een enorm potentieel, die de NMBS op haar website de Thurn & Taxiswijk van Gent noemt. Die site, waar vroeger de oudste Vlaamse spoorwegwerkplaats voor de herstellingen van stoomlocomotieven en goederenwagons was gevestigd en gelegen is in de volkswijk Moscou, is te koop. Door zijn strategische ligging in de Gentse stadsrand zou de site zeker een belangrijk stedelijk knooppunt kunnen worden. De site is vlot bereikbaar met het openbaar vervoer. Het station van Gentbrugge ligt op 10 minuten wandelafstand. Bus en tram stoppen bijna voor de deur. De toegang van de site ligt bovendien op 150 meter van de op- en afrit Gentbrugge van de E17. Het gigantische terrein van 13 hectaren is omringd door een woonwijk en handelszaken.

In samenwerking met de NMBS gaf de stad Gent de opdracht een conceptstudie op te maken, als toekomstvisie voor de Arsenaalsite. De krachtlijnen van de studie werden reeds goedgekeurd door het stadsbestuur. Volgens het schattingsverslag wordt de waarde van het terrein op 25 miljoen euro geraamd. De prijs was voor Gent bespreekbaar, maar de NMBS zag dat niet zitten en koos ervoor om het terrein per opbod te verkopen en stelde een prijs voor van 30,6 miljoen euro.

De kans is dus groot dat dat enorme terrein in handen komt van privé-investeerders. Hun bekommernis zal er in de eerste plaats niet op gericht zijn om woningen voor de modale Gentenaar te bouwen, maar dure woningen die voor hem of haar onbetaalbaar zijn.

Het schattingsverslag stelde de vraagprijs in op 25 miljoen euro. Waarom stelt de NMBS dan de biedprijs in op 30,6 miljoen euro? Waarop baseert de NMBS zich voor de hoge vraagprijs?

Klopt het dat de stad Gent de Arsenaalsite wilde kopen voor 25 miljoen euro om die dan zelf te kunnen ontwikkelen volgens de noden van de Gentenaars? Zo ja, waarom vond de verkoop dan niet plaats?

Is het de strategie van de NMBS om haar gronden, die toch publiek zijn, en haar gebouwen maximaal te laten renderen? Of kiest zij voor de meest maatschappelijk verantwoorde manier?

Heeft de NMBS al biedingen ontvangen voor de Arsenaalsite? Zo ja, hoeveel?

Waarom gaat de NBMS eerst een samenwerking aan met de stad Gent voor een conceptstudie, om de site vervolgens toch per opbod te verkopen, terwijl de stad Gent die wilde kopen voor 25 miljoen euro? Wie nam de beslissing om de prijs te verhogen?

14.02 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

De voormalige werkterreinen van de NMBS in Gentbrugge, alias de Arsenaalsite, hebben een oppervlakte van 13ha. Dit terrein biedt een enorm potentieel op het vlak van stadsontwikkeling. Het stadsbestuur van Gent heeft een nieuw stadsdeel voor ogen met een mix van woon-, werk- en stedelijke functies met een klemtoon op economie en met respect voor het bouwkundig erfgoed. De Gentse Stadsbouwmeester ziet mogelijkheden als 'experimenteerruimte voor nieuwe vormen van stedelijke productiviteit, onderzoek en innovatie. Dergelijke grote aaneengesloten gebieden zijn uniek in de stad en moeten te allen tijde behoed worden voor eenvoudig verkavelen.'

Mocht de stad eigenaar zijn van deze gronden, dan heeft zij alvast de regie in handen voor een ontwikkeling van deze site op maat van de behoeften en draakkracht van de ruime omgeving, met onder meer aandacht voor betaalbaar wonen.

De waarde van de site wordt geschat op 25 miljoen euro – een bespreekbaar bedrag voor het stadsbestuur – maar de NMBS organiseert een verkoop per opbod met 30,6 miljoen euro als instelprijs. Dit gaat de financiële mogelijkheden van de stad te boven.

Bij verkoop per opbod aan private ontwikkelaars is speculatie nooit veraf. Gevreesd wordt voor een zuiver winstgedreven ontwikkeling die leidt tot sociale verdringing. Dit zou een enorme gemiste kans zijn voor de toekomstige ontwikkeling van een nieuw stadsdeel in een grootstad die voor enorme uitdagingen staat op het vlak van betaalbaar wonen, groene ruimte en economische activiteiten. Ondertussen is de NMBS op zoek naar een tijdelijk beheerder van de Arsenaalsite.

Is de minister bereid om de NMBS te overtuigen deze site aan de geschatte waarde te verkopen aan de stad Gent of minstens daarover de onderhandeling op te starten?

Wanneer heeft de schatting van de site plaatsgevonden? Kan het schattingsverslag worden bezorgd aan het Parlement?

Heeft de NMBS al een tijdelijk beheerder voor de site aangesteld?

14.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, mijnheer Vandenbroucke, in antwoord op uw vragen deelt de NMBS mij het volgende mee.

De NMBS heeft geen officieel verzoek of aanbod van de stad Gent ontvangen. Indien dat wel zo was geweest, zou de NMBS daar niet zonder meer op hebben kunnen ingaan. Rechtstreeks handelen met de stad zou immers in strijd zijn met de beginselen van behoorlijk bestuur. Die garanderen immers transparantie en gelijkheid. Daarom gaat de NMBS steeds over tot een openbare aanbesteding, waarbij iedereen met gelijke kansen een offerte kan indienen, op basis van door de gemeenten, steden en Gewesten vastgestelde ontwikkelingscriteria.

De NMBS deelt mij mee dat zij, als publieke overheid, verplicht is om haar valorisatie via marktconsultatie te doen conform de principes van gelijkheid, non-discriminatie en transparantie. Een rechtstreekse verkoop, ook tussen overheden, is voor haar op basis van de huidige regels dan ook onmogelijk. De marktconsultatie wordt gedurende vier maanden breed gepubliceerd om zoveel mogelijk kandidaat-kopers te bereiken.

Wat de strategie van de NMBS met betrekking tot de verkoop van gronden en gebouwen betreft, kan ik u meedelen dat die afhankelijk is van de mogelijkheden van elk terrein en gebouw. In elk geval gaat het altijd via een openbare besteding en mag de NMBS niet met verlies verkopen. Wanneer de NMBS een stuk grond of een gebouw te koop aanbiedt, neemt zij wel systematisch contact op met de betrokken gemeente om die van de valorisering op de hoogte te brengen.

Wat het aantal biedingen betreft, geeft de NMBS aan dat alle biedingen op dezelfde dag na de afsluitingsdatum van de procedure zullen worden geopend. Het is daarom niet mogelijk om het aantal ontvangen inschrijvingen te kennen, voordat de jury de inschrijvingen opent.

Wat de conceptstudie van de stad Gent betreft, deelt de NMBS mij mee dat zij met de stad Gent heeft samengewerkt om de stad in staat te stellen haar visie op de ontwikkeling van het terrein te bepalen.

De NMBS heeft het te koop stellen van de site uitgesteld om de conceptstudie te kunnen afronden en aan het tekoopstellingsdossier toe te voegen om potentiële kandidaten in alle transparantie te duiden welke de voorwaarden voor de ontwikkeling van de site zijn.

De conceptstudie van de stad Gent stelt de residuele marktwaarde vast van de site op 25 miljoen euro. Om de marktwaarde te kennen, werden drie schattingen gevraagd door de NMBS. Op basis van die schattingen heeft de NMBS een waardering van 30,6 miljoen euro als minimumprijs gepubliceerd. De NMBS beschouwt de documenten van de schatting als vertrouwelijk.

Om de leegstand en verdere verloederings van de site tegen te gaan, dient te worden ingezet op een tijdelijke bezetting van de site tot aan de verkoop. Aangezien de site een masterplan en een nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vereist voor ontwikkeling, is dat tevens een meerwaarde voor de toekomstige eigenaar. Zo wordt de site immers levendig gehouden tot aan de ontwikkeling ervan.

De NMBS zal de tijdelijke bezetting organiseren in samenwerking met de stad Gent. De NMBS hoopt om na de zomer een beheerder te kunnen aanstellen. De tijdelijke invulling moet de toekomstvisie voor het terrein zoveel mogelijk weerspiegelen. Het kan dus gaan om een samenspel van economische bedrijvigheid, onderwijs, gemeenschapsvoorziening en cultuur.

De NMBS heeft door haar samenwerking met de stad binnen haar mogelijkheden actief meegewerkt aan een positieve toekomst voor de site. Door het uitstel van de verkoopprocedure door de NMBS heeft de stad Gent die toekomstvisie nu kunnen uitwerken.

14.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid antwoord.

Ik hoor dat er nog heel wat gesprekken zullen volgen en dat de stad Gent daarbij betrokken wordt. Ik kan u nog meegeven dat bewoners uit de omgeving ondertussen ook een petitiecampagne hebben opgestart. Ze zijn namelijk er ten eerste om bezorgd dat een en ander wel eens zou kunnen verlopen zoals met Tour & Taxis.

Voor de site Tour & Taxis was er 25 jaar lang een burgerinitiatief tegen het opkopen door immobiliënkantoren. Die betrokken burgers hebben deels hun slag thuisgehaald, want er is wel een park gekomen. Maar de woningen zelf zijn in handen gekomen van immobiliënkantoren, waardoor er geen enkele sociale woning werd gebouwd. Ik hoop dus echt dat er inspraak is en dat de stad Gent, die hierover toch een visie heeft uitgewerkt, rekening houdt met de buurtbewoners.

14.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, twee elementen zijn heel belangrijk.

Ten eerste, u zegt dat de NMBS verplicht is om de markt op te gaan met de site. Mijn fractie in de Gentse gemeenteraad en ikzelf zijn ervan overtuigd dat, als de overheid zelf eigenaar is van de gronden, geheel of gedeeltelijk, zij de regie beter in handen heeft om werk te maken van een nieuw stadsdeel met een mix van wonen, werken en stedelijke functies. Hoe zit het dan met gronden die soms verkocht worden met het oog op onder andere de aanleg van fietssnelwegen? Moet de markt dan altijd worden bevestigd? Ik wist dat echt niet.

Positief is dat de NMBS de procedure een tijdje heeft opgeschort om het mogelijk te maken dat de strategische visie die de stad heeft uitgewerkt, kan worden toegevoegd aan het verkoopdossier. Dat geeft uiteraard geen beenharde garantie dat de ontwikkeling perfect volgens de draagkracht en de noden van de buurt en de stad zal gebeuren, maar het biedt toch een belangrijke voet tussen de deur.

Ik zal het dossier alleszins van nabij blijven volgen, want in Gent, niet het minst in de betrokken buurt, hebben wij grote verwachtingen over de ontwikkeling van de site als nieuw stadsdeel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. Schaarbeek-Vorming" (55017042C)

15 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne Schaarbeek-Formation" (55017042C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag. Ik stelde hierover voordien al een vraag en dit dossier ligt ons na aan het hart.

Tijdens de sessie mondelinge vragen van 17 maart 2021 heb ik gevraagd naar de stand van zaken van een onderhandelde oplossing voor de sporenbundel Schaarbeek-Vorming. U zei toen dat u geen officiële rol speelt in het dossier maar u als bemiddelaar de verschillende spelers rond de tafel tracht te brengen om zo vooruitgang te boeken.

Hoever staan de onderhandelingen tussen alle betrokken partners om de ontsluiting per spoor met de haven van Brussel te garanderen? Is er al vooruitgang geboekt? Zijn er nog obstakels in het dossier? Welke?

Wat is of was de deadline voor een concrete oplossing voor de Schaarbeek-Vormingsite?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik werk hard aan dit dossier, net zoals aan elk dossier.

Eind maart was er een voorlopige gerechtelijke uitspraak van het Brusselse hof van beroep.

Eenzijds stelt het hof een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie omdat het voor het hof onduidelijk is of de afbraak van de spoorlijn in kwestie al dan niet in strijd is met het Unierecht, meer bepaald met artikel 15 van de verordening betreffende de richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk.

Anderzijds verbood het hof van beroep Infrabel om de sporen te ontmantelen tot het Hof van Justitie van de Europese Unie een antwoord op de prejudiciële vraag geeft. De ontmanteling van de sporen is dus uitgesteld, wat goed nieuws is.

Als federaal minister van Mobiliteit speel ik inderdaad geen officiële rol in dit dossier, maar als bemiddelaar probeer ik om de verschillende partijen rond de tafel te krijgen en te houden en om vooruitgang te boeken. Op dit moment verlopen de gesprekken constructief. Zoals ik al in eerdere antwoorden heb gezegd, hecht ik immers veel belang aan de doelstelling om het modale aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Wordt vervolgd.

15.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik meen dat dit dossier heel belangrijk is om die ambitie waar te maken. Ik hoop dat wij ons binnenkort kunnen verheugen over een resolutie die we trouwens samen met Groen hebben ingediend over het goederenvervoer van Schaarbeek-Vorming.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules autonomes" (55017050C)**

16 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende voertuigen" (55017050C)**

16.01 **Josy Arens** (cdH): *Madame la présidente, monsieur le ministre, ce 28 avril, le Royaume-Uni est devenu le premier pays à annoncer qu'il allait réglementer l'utilisation des véhicules autonomes à vitesse réduite, avec la possible présence sur les routes de véhicules de ce type dès cette année.*

La Belgique étudie depuis longtemps déjà la possibilité d'organiser la circulation de ces véhicules sur nos routes.

Monsieur le ministre, où en est la phase de tests démarrée en Belgique à propos de la mise en circulation des véhicules autonomes sur nos routes?

Existe-t-il un groupe de travail avec les Régions à ce sujet? Où en est leur travail?

Si le Royaume-Uni envisage la circulation des véhicules autonomes sur son territoire dès cette année, j'imagine que les exigences techniques pour le trafic jam assist sont finalisées au niveau international sont rencontrées?

La Belgique attend-t-elle d'autres résultats techniques ou l'obstacle se situe-t-il essentiellement dans la coordination de nos réglementations concernant la sécurité routière en Belgique?

Votre administration est co-auteur d'une proposition d'amendement à la convention internationale sur la sécurité routière qui permettrait aux pays d'autoriser la circulation de véhicules sans conducteur sur leur territoire, à condition que leur utilisation soit réglementée et que des exigences techniques soient fixées. Cette convention internationale a-t-elle été adaptée et cet amendement adopté?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame la présidente, monsieur Arens, je vous remercie de me permettre de répondre aussi à une question en français. C'est important pour que je puisse retrouver mon souffle. Ce n'est évidemment un reproche envers personne. Je ne voudrais pas dire quelque chose de

politiquement incorrect.

Monsieur Arens, dès l'an 2016, un cadre ayant pour but de promouvoir les projets pilotes en matière de véhicules automatisés a été élaboré en collaboration avec les Régions. Ce cadre de bonnes pratiques fournit une série de recommandations aux organismes qui souhaitent tester des technologies de conduite assistée ou des véhicules automatisés sur la voie publique ou dans d'autres lieux publics en Belgique.

Ensuite, en 2018, le Code de la route a été adapté afin de permettre l'élargissement des essais avec des véhicules automatisés.

Mon administration, en collaboration avec Vias institute et les Régions, s'est engagée dans plusieurs initiatives de l'Union européenne, comme la *Cooperative, Connected, Automated and Autonomous Mobility Single Platform* – je vous réponds maintenant en anglais – dans laquelle les différents aspects des véhicules automatisés sont exposés.

Étant donné que certains aspects ressortissent aussi aux compétences régionales, une coordination entre l'État fédéral et les Régions a été mise en place. Mon administration, le SPF Mobilité, est également active dans ce domaine au niveau international, au niveau de l'UNECE qui siège en Suisse. À ce propos, plusieurs essais de véhicules autonomes ont déjà eu lieu sur la voie publique en Belgique.

Il est vrai, monsieur Arens, que le règlement n° 157 de la CEE-ONU définissant les exigences relatives à l'*automated lane-keeping system* a été adopté. Il s'agit d'un système qui garantit que le véhicule s'insère correctement dans les embouteillages sans l'intervention du conducteur. Mais nous sommes encore loin d'un règlement technique pour les véhicules totalement autonomes.

L'amendement de la Convention internationale sur la circulation routière visant à permettre aux pays de déroger à l'obligation d'avoir un conducteur n'étant pas encore en vigueur, je ne sais pas exactement sur quelle base légale le Royaume-Uni s'appuie pour déjà permettre, en dehors du cadre des essais, des véhicules autonomes sur la voie publique. Mais on sait que le Royaume-Uni est très créatif.

Pour permettre la conduite de véhicules sans conducteur, il faut d'abord adapter la Convention internationale sur la circulation routière ratifiée par la Belgique. Mon administration est en effet co-auteur d'une proposition d'amendement à cette convention qui vise à permettre aux pays d'autoriser la circulation de véhicules sans conducteur sur leur territoire à condition que leur utilisation soit réglementée et que des exigences techniques soient fixées.

Cet amendement n'entrera cependant en vigueur qu'aux alentours du 15 juin 2022. Une modification du Code de la route ne pourra donc pas entrer en vigueur avant cette date. Comme pour toute autre modification du Code de la route, les Régions seront impliquées dans ces travaux.

16.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'aurais toutefois souhaité que vous me répondiez en luxembourgeois.

16.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, je peux vous dire *Moien* en luxembourgeois. Après cela, je coïncide.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De substitutie van luchtvervoer door spoorvervoer" (55017066C)

17 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire" (55017066C)

17.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag kon op geen betere dag komen want vandaag hebben we de Nightjet uit Wenen terug mogen ontvangen. Ongeveer een jaar geleden keurden we hier een resolutie goed voor meer internationaal treinverkeer. Dat komt allemaal samen, het lijkt wel alsof het zo moest zijn.

Eén van de elementen van onze resolutie was de oproep om een onderzoek uit te schrijven naar de

substitutie van luchtvervoer door spoorvervoer. Deze studie werd al besteld door FOD Mobiliteit en ik hoop dat u vandaag al een stand van zaken zal kunnen geven.

Hiermee verbonden viel vorige week het jaarverslag van Ombudsrail op, waarin zij hameren op het ontbreken van een regeling in verband met gevolgschade. Mensen die hun vlucht missen omdat hun trein vertraging had, krijgen nu standaard geen compensatie. Dat is zo bepaald in de vervoersvoorwaarden van de NMBS. Ombudsrail noemt dit exoneratiebeding onwettig en verwijst daarvoor naar een uitspraak van het Hof van Cassatie, namelijk het arrest van 6 mei 2014 waarin geoordeeld werd dat de bepalingen inzake onrechtmatige bedingen van toepassing zijn bij overeenkomsten tussen de NMBS en de treinreizigers.

Om die reden is volgens Ombudsrail artikel 83 van het Wetboek van Economisch Recht van toepassing, waardoor de NMBS geen beding mag opnemen dat haar vrijstelt van haar aansprakelijkheid voor het niet uitvoeren van een verbintenis die één van de voornaamste prestaties van de overeenkomst vormt. Met andere woorden, is het niet zo dat de reiziger recht heeft op een terugbetaling van zijn ticket als de trein vertraging heeft?

Mijnheer de minister, hoe staat het met het onderzoek naar de substitutie van luchtvervoer door spoorvervoer? Welke concrete elementen worden er bestudeerd? Wanneer worden de resultaten van deze studie verwacht?

Hoe oordeelt u over de stelling van Ombudsrail? Vindt u ook dat NMBS onrechtmatig een beroep doet op het exoneratiebeding? Welke initiatieven zal u ter zake nemen?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, zoals ik in mijn beleidsverklaring al stelde ben ik van plan het gebruik van de trein voor langere afstanden aan te moedigen, in plaats van andere, meer vervuilende vervoermiddelen. De trein, in het bijzonder de nachttrein die ik in samenwerking met buitenlandse spoormaatschappijen opnieuw zou willen uitbouwen, kan een alternatief zijn voor het vliegverkeer op korte afstand. Dit geldt des te meer omdat België in een performant netwerk van hogesnelheidslijnen van grens tot grens geïnvesteerd heeft en Brussel een natuurlijk knooppunt is op de Europese spoorwegkaart. Dit moet voldoende bevorderd worden, zeker in een geliberaliseerde en commerciële open sector.

Door middel van de studie waarvan u spreekt, zal het mogelijk zijn concreet de veelbelovende verbindingen te identificeren voor een *modal shift* naar de trein. Deze studie is in september 2020 gestart en loopt nog steeds. Het doel is de mogelijkheden te onderzoeken om bepaalde korteafstandsvluchten te vervangen door internationale treinen voor het verkeer van en naar de luchthaven van Brussel, maar ook vanuit regionale luchthavens.

Tot dusver is er een analyse gemaakt van de huidige situatie op het gebied van vraag en aanbod, voor zowel het lucht- als het spoorvervoer. Er is bovendien een lijst opgesteld van vijftien internationale verbindingen via stedenparen waarvoor een alternatieve spoordienst het luchtvervoer geheel of gedeeltelijk zou kunnen vervangen.

In een tweede fase zal de studie op basis van hypothesen over de evolutie van het aanbod tussen België en andere Europese landen nagaan welke concrete maatregelen de verschillende actoren zouden kunnen nemen om deze *modal shift* aan te moedigen. De eindresultaten worden tegen september 2021 verwacht.

Wat uw tweede vraag betreft, deelt de NMBS mij mee dat zij de juridische analyse van Ombudsrail niet deelt. De NMBS erkent dat het Wetboek van Economisch Recht op haar van toepassing is en is ervan overtuigd dat zij deze naleeft. De NMBS is echter van mening dat de kwestie van de contractuele aansprakelijkheid van de spoorwegonderneming tegenover haar reizigers hier los van staat. De materie wordt namelijk specifiek en uitdrukkelijk geregeld in de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

De NMBS is ervan overtuigd dat ze haar verplichtingen uit hoofde van deze regelgeving volledig nakomt, alsook de verplichtingen die haar in het beheerscontract worden opgelegd. De NMBS is er overigens van overtuigd dat het niet haalbaar zou zijn om spoorwegondernemingen te verplichten systematisch alle gevolgschade van treinreizigers te vergoeden.

17.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Dank u wel voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

Het is duidelijk dat we het eens zijn over het feit dat de trein een logische keuze is voor afstanden die korter zijn dan 1.000 kilometer. Om de keuze voor de trein aan te moedigen, is het dan ook belangrijk om de trein vlotter te laten aansluiten op het vliegtuig.

Ik ben dan ook heel verheugd te vernemen dat in het eerste deel van de studie al vijftien verbindingen als potentieel positief bekeken worden om een korte vlucht te vervangen door een trein. Op dit moment betreft 64% van de bezetting van de intercontinentale vluchten een passagier die vooraf of nadien een transitvlucht nam binnen Europa. Dan is het heel duidelijk dat daar nog stappen vooruit kunnen worden gezet.

De bewering van Ombudsrail dat de NMBS haar verplichtingen aan de reizigers niet nakomt, moet toch eens verder bekeken worden. We moeten het zo aangenaam mogelijk maken voor de klanten om de overstap van een trein naar een vliegtuig te nemen. We moeten dus ook bekijken op welke manier we tegemoet kunnen komen als hun vlucht bijvoorbeeld vertraging zou hebben. Ik zie in u met andere woorden een partner om te zoeken naar manieren waarop we makkelijker werk kunnen maken van overstappen van het vliegtuig naar de trein en omgekeerd, zodat we werk kunnen maken van meer treinen en minder vliegen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een masterplan voor het centraal station te Antwerpen" (55017090C)

18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un masterplan pour la gare centrale d'Anvers" (55017090C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het Centraal Station in Antwerpen is een pareltje. Het is een van de mooiste stations ter wereld en is sinds 1975 ook beschermd. In het station staan de loketten nog altijd centraal. De loketten hebben er dus een ereplaats. Het zou dan ook zonde zijn de loketten te verhuizen. Dat is immers wat wij hebben opgevangen. Er zou een masterplan op komst zijn waardoor het station op een andere manier zou worden ingedeeld.

Onze vragen zijn daarom de volgende.

Wie is de eigenaar van het Centraal Station te Antwerpen?

Klopt het dat Infrabel de gehuurde lokalen in het Centraal Station reeds heeft verlaten?

Waarom staat een masterplan of ander plan op stapel in het Centraal Station? Kan u het plan toelichten?

Hoeveel commerciële zaken worden vandaag reeds uitgebaat in het Centraal Station?

Kan u ons garanderen dat de loketten van de NMBS noch op korte noch op lange termijn moeten verhuizen?

Klopt het dat privé-investeerdere hun oog hebben laten vallen op de overname van het station? Hoe staat u tegenover dat idee?

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, de eigenaar van het Centraal Station te Antwerpen is de NMBS, die mij mededeelt geen intentie te hebben het station te verkopen. Wat een vreemd idee.

In het kader van de verdere optimalisering van de invulling van haar gebouwen en het vertrek van een grote huurder te Antwerpen-Centraal in 2021 loopt er een masterplanstudie bij de NMBS. Het doel van de studie is verschillende scenario's uit te werken, waarbij, enerzijds het NMBS-personeel dat in Antwerpen is gehuisvest zo optimaal mogelijk wordt gehuisvest volgens de visie van de NMBS en volgens het principe van de *new way of working* en de mogelijkheden tot telewerk en, anderzijds de beschikbare ruimte met maximaal respect voor het belangrijke historische kader van het gebouw te optimaliseren en maximaal te benutten.

Vandaag telt de NMBS 38 commerciële zaken die worden uitgebaat in het station van Antwerpen-Centraal. De bankautomaten van Belfius en BNP Paribas Fortis, de pakjeslockers, het sanitair en het tijdelijke testcentrum zijn daarin inbegrepen.

In het kader van een reorganisatie van haar personeel heeft Infrabel inderdaad een andere locatie gevonden.

De loketten zullen op termijn verhuizen naar een meer centrale ligging in het station. De verkoop van tickets voor de NMBS en De Lijn zullen op die manier dichtbij elkaar liggen en op die manier is het traject voor alle klanten ook korter, ongeacht van welke kant zij komen. De verhuis is midden 2022 gepland.

18.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is wat duidelijker geworden. Als ik het goed begrepen heb, zullen de loketten verhuizen, maar blijven ze binnen het gebouw zelf. Ik hoop dat het allemaal in samenspraak gebeurt met het personeel. Wij vinden de huidige locatie van de loketten een mooie plaats, heel toegankelijk en goed zichtbaar.

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

19 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van Infrabel in de gabarietverhoging van de Dender" (55017107C)

19 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle joué par Infrabel dans l'augmentation du gabarit sur la Dendre" (55017107C)

19.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, de gabarietverhoging van de Dender is een dossier dat al jaren op tafel ligt. Deze verhoging zou een economische stimulans zijn voor de regio, gesterkt door een ecologische dimensie in het kader van de modal shift naar de binnenvaart. Het is zo dat het gedeelte van de Dender tussen Dendermonde en Aalst nu slechts bevaarbaar is door het scheepstype 'de Kempenaar'. Dat scheepstype kan maximaal 600 ton vervoeren. Een gabarietverhoging zou schepen met een volume tot 1.350 ton mogelijk maken. Dat is dus een onwaarschijnlijke toename, en positief voor de ontplooiing van de economische mogelijkheden voor de regio.

In het kader van dit dossier is een ophoging van de spoorwegbrug in Oudegem, langs lijn 53, noodzakelijk. Infrabel is dus een belangrijke zoniëter de belangrijkste partij als we komaf willen maken met deze flessenhals.

In het kader van de modal shift wordt in het Vlaamse herstelplan 1,6 miljard euro van de 4,3 miljard euro vrijgemaakt voor infrastructuurwerken en investeringen in duurzame projecten die de modal shift bewerkstelligen. Zo zal ook 21 miljoen euro geïnvesteerd worden in de opwaardering van de Dender. Infrabel toonde zich eerder al bereid om mee te werken aan het dossier, maar de tijd is nu rijp om echt aan de slag te gaan.

Mijnheer de minister, hoever reikt het engagement van Infrabel in deze, zowel op het vlak van het nemen van initiatief of zelfs het opnemen van een voortrekkersrol, als op financieel vlak? Ik heb het in dit laatste geval dan over de eventuele verdeelsleutel.

Met welke partijen zat Infrabel reeds rond de tafel in het kader van dit dossier? Ik bedoel daarmee partijen op Vlaams niveau, zoals de Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), op lokaal niveau met de steden Aalst en Dendermonde, maar ook bedrijven of middenveldorganisaties zoals VOKA? Er zijn veel mogelijke betrokken partners die hierin hun steentje kunnen bijdragen. Welke waren de resultaten van deze eventuele overlegmomenten en staan er nog overlegmomenten gepland moesten die nog niet gevoerd zijn?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, wat uw eerste vraag betreft, deelt Infrabel mij mee dat dit uit een vooronderzoek zal moeten blijken. Daarna zullen de respectievelijke overheden de nodige budgetten moeten vrijmaken.

Wat uw tweede vraag betreft, kan ik u meedelen dat dit onderwerp zal worden besproken op de periodieke vergadering tussen Infrabel, het AWV en de Vlaamse Waterweg.

Er waren ook al informele contacten met de stad Dendermonde. Infrabel ontving nog geen vragen van bedrijven en/of middenveldorganisaties ter zake.

19.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Heel geruststellend zijn zij niet. Ik merk dat wij nog altijd in de fase zitten waarin gesproken wordt over bereidheid mee te werken, en ik vrees dat er nog heel wat water door de Dender zal moeten vloeien.

Ik noteer ook dat er met de stad Aalst, die toch een belangrijke industriële speler is, nog geen gesprekken geweest zijn. Maar goed, dat kan aan de verantwoordelijken in de stad Aalst gelegen hebben. De Mobiliteitsschepen daar is Jean-Jacques De Gucht, dus het zou mij niet verwonderen.

In ieder geval, ik hoop toch dat u het belang van dit dossier met het oog op de modal shift naar waarde schat. Om het met de woorden van de heer Arens te zeggen: *je compte sur vous*. Niet alleen de Vlaams Belangfractie, maar de hele Denderstreek rekent op u.

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

20 Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van de door DHL aangekochte milieuvriendelijke Boeing 777 Freighters" (55017152C)

20 Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'homologation des Boeing 777 Freighters respectueux de l'environnement achetés par DHL" (55017152C)

20.01 Tim Vandenput (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de vicepremier, in december vorig jaar stelde ik u een vraag over de geluidsarme en milieuvriendelijke Boeing 777 van AeroLogic, uitgebaat door DHL. Het probleem was dat enkele van die toestellen de toelating hadden om op Brussels Airport te landen, terwijl andere, exact dezelfde toestellen van die maatschappij hier niet mochten landen.

Uw antwoord was zeer duidelijk: de dossiers van die toestellen zijn niet geblokkeerd. De toestellen kunnen op Brussels Airport worden geëxploiteerd, net als andere vliegtuigen van andere maatschappijen, binnen de regelgeving en hun geluidscertificering. U zei ook dat het DGLV niet bevoegd is om ter zake een beslissing te nemen.

Met dat duidelijk antwoord is DHL aan de slag gegaan en zijn er in de weken daarna meerdere 777's van AeroLogic-DHL geland, binnen de geluidsrestricties die Brussels Airport controleert. Er hebben zich daaromtrent trouwens geen incidenten voorgedaan.

Blijkbaar heeft dat wel ook het DGLV wakker geschud. Nu blijkt namelijk dat het DGLV toch initiatieven neemt om de dossiers van de toestellen te bekijken. Aan DHL werd gevraagd om de niet-gecertificeerde toestellen hier momenteel niet te laten landen. Het DGLV zou daarover ook een advies aan u bezorgen of al bezorgd hebben.

Mijnheer de minister, wat is er gebeurd tussen uw antwoord van december 2020 en nu, waardoor het DGLV toch betrokken is en blijkbaar beslist in dit dossier? Welke technische of administratieve zaken blokkeren deze dossiers nu toch?

Steunt u het initiatief van DHL om te investeren in moderne, geluidsarme en milieuvriendelijkere toestellen? Steunt u ook DHL om die toestellen verder te kunnen inzetten op Brussels Airport?

20.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandenput, wij hebben inderdaad reeds de gelegenheid gehad om deze kwestie te bespreken in de commissievergadering van 2 december 2020.

Het is niet juist te stellen dat het DGLV DHL heeft verzocht om niet langer met het betrokken vliegtuig op Brussels Airport te landen. Er bestaat een lijst van Boeing 777-toestellen die 's nachts op Brussels Airport mogen landen en opstijgen. Als DHL zich daaraan houdt, heeft het bedrijf nog steeds de mogelijkheid om met die toestellen te vliegen.

Ik werk aan een wettelijk kader om bedrijven aan te moedigen een plan op te stellen om hun vliegtuigvloot te vervangen door stillere en minder vervuilende vliegtuigen die minder CO₂ uitstoten.

Wij kunnen vandaag vaststellen dat sommige bedrijven in dit opzicht verder staan dan andere. Het wordt tijd dat alle commerciële spelers in deze sector inzien dat investeren in duurzame en milieuvriendelijkere oplossingen van cruciaal belang is voor de toekomst van hun bedrijf en van de luchtvaart.

20.03 Tim Vandenput (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we moeten de luchtvaartmaatschappijen inderdaad aanmoedigen om te investeren in de meest recente toestellen die milieuvriendelijk en geluidsarm zijn. Er moet dan echter wel een regelgevend kader gemaakt worden dat dit toelaat. Ik merk toch wel een verschil met uw antwoord van december, toen u stelde dat het DGLV niet beslist en dat alle toestellen mogen landen. Nu zegt u dat alleen toestellen op die lijst van acht toestellen die werd opgemaakt, hier mogen landen en de rest niet.

Ik zal het doorgeven aan DHL. Ik denk dat DHL dan best eens in contact treedt met het DGLV om dat probleem op te lossen. Ik denk dat er echt een administratief probleem is, want het kan niet zijn dat een toestel met dezelfde technische specificiteiten hier niet mag landen en een ander wel. Ik zal vragen dat ze eens contact opnemen met het DGLV om het probleem op te lossen.

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

21 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsstrategie bij de NMBS" (55017173C)

21 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La stratégie vélo de la SNCB" (55017173C)

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): In een artikel van *Le Soir* konden we lezen dat de NMBS een strategie voorbereidt om de capaciteit voor fietsen op de treinen uit te breiden. Het aantal reizigers dat met de fiets de trein neemt, is in tien jaar tijd verdubbeld. Daarom wil de NMBS op korte termijn het aantal plaatsen voor fietsen op populaire verbindingen, zoals naar de kust en de Ardennen, verhogen. De komende zomer zullen er meer rijkundigen van het type Desiro en M6-dubbeldeksrijtuigen ingezet worden op de treinen naar de kust. Dat zijn rijkundigen waarbij het meenemen van de fiets toch iets eenvoudiger is.

Op langere termijn moeten nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen meer rijkundigen vervangen die nog niet aangepast zijn aan fietsers. Het aantal plaatsen per trein zou vanaf 2024 van 12 naar 24 fietsen moeten gaan. Het aantal treinen met een lage opstap zou in dezelfde periode ook toenemen van 29 tot 47 %. Daarnaast wil de NMBS het aantal plaatsen in fietsenstallingen tegen 2028 verhogen van 108.000 tot 150.000. De vervoersmaatschappij wil ook partnerschappen aangaan om het gebruik van deelfietsen in de stations te ontwikkelen. Ik pleitte via een ondertussen goedgekeurde resolutie al voor een betere toegankelijkheid voor fietsers op de trein. De ambitieuze strategie is dus zeker een goede zaak.

Welke financiële middelen maakt de NMBS vrij om het ambitieuze plan uit te voeren?

Er rijdt nog heel wat oud materieel op de spoorlijnen waarbij toegankelijkheid met de fiets amper mogelijk is. Het oude materieel zal tegen 2025 nog altijd niet verdwenen zijn. Hoe zal de toegankelijkheid voor fietsers op de oude treinstellen verbeterd worden? Geldt de ambitie van 24 fietsen per trein ook voor de aftandse treinstellen?

Is er daarnaast al een prioritering van stations waar de fietsenstallingen zullen worden uitgebreid? Welke strategie hanteert de NMBS voor de prioritering?

Wordt er ook nagedacht om de veiligheid aan fietsenstallingen te verhogen? Welke concrete maatregelen worden hieromtrent uitgerold? Hoe staat de NMBS tegenover bewaakte fietsenstallingen? Daar zou de strategie ook gewijzigd worden.

Het tarief om de fiets mee op de trein te nemen, is vandaag vlak. Werkt u samen met de NMBS aan een nieuwe, eerlijkere tarifiering voor het fietssupplement?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, de combinatie van trein en fiets is een uitstekend voorbeeld van een gezonde, duurzame en goedkope verplaatsingsmethode. Die moeten wij aanmoedigen met echt structurele oplossingen. Zo kan iedereen echt vrij kiezen hoe hij zich wil verplaatsen. Daar werk ik sinds mijn aantreden samen met de NMBS erg hard aan.

Ik ben vanzelfsprekend ook tevreden met de aandacht die de NMBS aan de fiets wil schenken. De strategie in kwestie is in voorbereiding, maar is nog niet gevalideerd door de nieuwe raad van bestuur van de NMBS.

Zij komt de volgende dagen op de agenda. Het is dus voorbarig op het moment al op de inhoud in te gaan. Vanaf het moment dat de strategie is gevalideerd, zal ik het Parlement hierover uiteraard uitgebreid inlichten.

U zult wellicht een beetje ontgoocheld zijn over mijn antwoord, maar ik hoop dat u niet zult ontgoocheld zijn over het fietsenplan.

21.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben inderdaad een beetje ontgoocheld.

Wij moeten aan de modal shift werken, maar het is opvallend hoe vaak reizigers nog met de wagen naar het treinstation gaan, wat uiteraard een nadeel is voor de mobiliteit in onze gemeentes.

Ook in onze gemeente werkt men aan een uitbreiding van de autoparking en de fietsenstalling. Jammer genoeg hebben wij 437 plaatsen en voldoen wij dus niet aan de vereiste van 500 plaatsen voor een beveiligde fietsenstalling. De reden waarom inwoners van onze gemeente niet kiezen voor de fiets, is nochtans net omdat zij hun fiets niet veilig kunnen achterlaten. Ook elektrische fietsen kan men er niet veilig achterlaten. Dus ik hoop dat de strategie zeer snel wijzigt en er ook in de kleinere gemeentes beveiligde fietsenstallingen komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 58" (55017187C)**
22 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 58" (55017187C)**

22.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, spoorlijn 58 Gent-Eeklo is voor een groot deel niet geëlektrificeerd. Er is die recente fameuze studie van TML over de ontdieseling van ons spoorwegnet. Daarin wordt geconcludeerd dat het traject tussen Eeklo en Gent versneld geëlektrificeerd kan worden en dat dit bovendien het meest batige deelproject is van het hele spoorwegnet om te gaan ontdieselen. Er zijn een aantal stakeholders zoals de stad Gent en North Sea Port die vragen dat hier snel werk van gemaakt wordt.

Uit eerdere parlementaire vragen is gebleken dat Infrabel in 2020 een studie zou gestart hebben over de opwaardering van deze lijn. Ik vroeg me af of die studie inmiddels voltooid is. Komt Infrabel ook tot gelijkaardige conclusies als TML inzake de elektrificatie van deze lijn? Worden er nu ook in de praktijk aanpassingswerken voorbereid? Hoe staat het met eventuele gelijkaardige werken en opwaarderingen aan de spoorlijn 86 De Pinte-Oudenaarde-Ronse, die op hetzelfde traject ligt en vaak samen begrepen wordt met spoorlijn 58.

Werd er al contact opgenomen met lokale stakeholders omtrent mogelijke proefprojecten met waterstof in het havengebied? Ik verneem dat North Sea Port interesse had om samen met Infrabel en de partners een proefproject op te zetten. Maar ze kregen nog geen duidelijk antwoord over de opportuniteit daarvan. Ik hoop dat u die duidelijkheid vandaag wel kunt verschaffen.

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, in het kader van het SMIP worden diverse haalbaarheidsstudies gelanceerd. Eén ervan betreft de opwaardering van lijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem. Hiervoor is er een aanbesteding gebeurd en werd er een extern bureau geselecteerd. Zodra de potentieanalyse van het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken ontvangen wordt, zal de opdracht kunnen aanvangen. Deze analyse wordt eerstdaags verwacht.

De studie betreft de verbetering van het openbaar vervoer in de regio op de verbinding Gent-Eeklo-Maldegem. Daarvoor dienen de infrastructurele maatregelen te worden onderzocht van twee opties. Hetzij de opwaardering van de spoorinfrastructuur van de verbinding Eeklo-Maldegem door de reactivering van de spoorverbinding voor een reguliere treindienst, hetzij door de aanleg van een andere hoogwaardige openbaarvervoerverbinding met een bus, snelbus of trambus.

De studie omvat ook de aanleg van de mogelijke stopplaatsen AZ Alma, Balgerhoeke, Adegem, Maldegem, alsook de elektrificatie van het baanvak en het afschaffen van de overwegen. Er zal op de lijn 58 worden geopteerd voor elektrificatie omdat, zoals de studie in opdracht van de FOD uitgewezen heeft, de waterstoffrein in de Belgische context nu niet de geschikte optie is.

De mogelijke uitvoering zal in aanmerking worden genomen bij de opmaak van het volgende meerjareninvesteringsplan, rekening houdend met de technische en financiële haalbaarheid, zoals altijd. Dit geldt ook voor lijn 86.

Tot slot moet er worden opgemerkt dat de elektrificatie van de voornoemde lijnen pas uitgevoerd kan worden na de elektrificatie van lijn 122.

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

Het is natuurlijk een proces dat een lange beleidsvoorbereiding vraagt. Ik ben blij dat een en ander in gang gezet wordt.

U zegt dat de uitvoering pas voor het volgende meerjareninvesteringsplan is. Het blijft uiteraard een verhaal van lange adem, maar goed, de eerste stappen zijn gezet en dat is alvast positief.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55017232C en 55017824C van de heer Raskin worden gesteld.

23 **Samengevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe nachttreinverbindingen" (55017273C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidiëring van internationale treinreizen" (55017958C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De jongste plannen voor het inleggen van nachttreinen" (55018102C)

23 **Questions jointes de**

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux trains de nuit" (55017273C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subventions accordées dans le cadre de l'organisation de voyages internationaux en train" (55017958C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les derniers projets de trains de nuit" (55018102C)

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, vandaag was er de heropstart van de nachttrein Brussel-Wenen. Daar blijft het niet bij, want in heel Europa is een en ander aan het bewegen in het marktsegment van de nachttreinen voor internationaal personenvervoer. Heel wat jonge bedrijven willen een aanbod van nachttreinverbindingen uitbouwen. Dit is een behoorlijk kapitaalintensieve zaak, want men moet ook in rollend materieel voorzien.

Mijnheer de minister, heeft Infrabel ondertussen al rijpdaanvragen ontvangen voor het inleggen van nachttreinverbindingen? Wij kennen ÖBB dat al langer actief is en dat alle procedures al heeft doorlopen. Misschien zijn er ook nog andere bedrijven die tot ons net wensen toe te treden?

Ik was ook verwonderd te vernemen dat Infrabel verwacht dat het moeilijk wordt om daarvoor rijpaden te reserveren. Kunt u dat bevestigen, mijnheer de minister? Wat is hiervoor de reden?

Het financiële plaatje is natuurlijk een uitdaging, zeker voor startende ondernemingen. Zijn er denkplaatjes om hiervoor subsidies te geven? Wat is uw standpunt daarover?

23.02 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, chaque semaine, nous assistons à l'annonce d'un nouveau projet de liaison en ce qui concerne les trains de nuit. Sont ainsi évoqués, outre la liaison existante Bruxelles-Vienne, une liaison Bruxelles-Liège-Berlin et Bruxelles-Perpignan, Ostende-Bruxelles-Berlin-Prague-Varsovie et Bruxelles-Prague via Amsterdam, Ostende-Vienne et encore plus récemment, Bruxelles-Bourg-St-Maurice en France, projet du gouvernement français.

Plusieurs enjeux se posent dans le cadre de ce développement qui commence, si ces projets se réalisent, à offrir une alternative sérieuse et écologique au transport aérien ou au transport routier. Comment soutenir ces initiatives qui doivent répondre à une série de défis logistiques? Comment jouer un rôle proactif au niveau national pour stimuler le retour des trains de nuit?

Monsieur le ministre, quels soutiens sont-ils envisagés au niveau belge en ce qui concerne la traction, le personnel ou encore la promotion et la billettique des initiatives privées que j'ai citées? Le sujet des trains de nuit a-t-il été abordé avec votre collègue, M. Djebbari, que vous avez récemment rencontré? Compte tenu du rôle central de Bruxelles dans le développement de cette série de projets, des collaborations avec les pays voisins vers lesquels ces liaisons sont envisagées ou envisageables sont-elles prévues? La Belgique compte-t-elle prendre le *lead* de la coordination à ce sujet?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

23.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Mijnheer de minister, de nachttreinen zitten in de lift. Steeds meer initiatieven zetten zich in om nieuwe treinroutes in Europa te realiseren. Zo werd door Infrabel op 19 april bevestigd dat zowel Moonlight Express als European Sleeper de nodige rijpaden hebben aangevraagd om nachttreinen te laten rijden. Er wordt met NMBS bekeken of de trein in ons land onder hun licentie kan rijden.*

De Moonlight Express heeft rijpaden aangevraagd voor nachttreinen tussen Brussel en Berlijn, deze passeert onder andere langs Luik. De trein zou het traject drie keer per week afleggen. Daarbij hebben ze ook een aanvraag gedaan voor een verbinding tussen Brussel en Perpignan, met de hoop deze op termijn te kunnen verlengen richting Barcelona. Deze verbinding is op dit moment echter nog niet haalbaar, doordat de spoorbreedtes niet compatibel zijn. Een mogelijke oplossing is om in Spanje de sporen van de hogesnelheidstrein te gebruiken.

Daarnaast heeft European Sleeper een aanvraag ingediend voor de verbinding tussen Brussel en Praag, via Amsterdam, Berlijn en Dresden. European Sleeper kondigde aan dat ze qua prijzen scherp willen concurreren met het vliegtuig.

Ook andere projecten staan nog in de steigers: Ostende-Vienne-Orient-Experience wil dan weer in de winter naar de Oostenrijkse skigebieden sporen en in de zomer naar Milaan. De Franse regering maakte een heel nachttreinplan bekend, waarin ook een nieuwe treinverbinding in de winter richting de Franse skigebieden gaat. De resolutie die de Kamer vorig jaar aannam vroeg aan de regering ook zo'n potentieelstudie voor mogelijke nieuwe internationale treinverbindingen.

Zal u contact opnemen met de bevoegde Spaanse minister over het gebruik van de hogesnelheidssporen? Dit zou het proces van de nieuwe treinverbinding richting Barcelona kunnen versnellen.

De initiatiefnemers van de nachttreinverbindingen hopen erop dat de NMBS in België met hen zal samenwerken om de tractie te voorzien. Zal de NMBS ingaan op de vraag van de initiatiefnemers?

Werd er reeds een studie uitgeschreven naar het potentieel bij bijkomende internationale treinverbindingen? Zo niet, wanneer zal deze studie worden uitgevoerd?

Het blijft voor treinmaatschappijen moeilijk om te concurreren met het vliegtuig. Welke maatregelen zijn volgens u noodzakelijk en mogelijk zodat de concurrentie ten opzichte van het vliegtuig eerlijker wordt?

23.04 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw de voorzitter, dit is een heel belangrijke en interessante vraag. Ik was vanochtend in het Zuidstation om de Nightjet in Brussel te verwelkomen. Het is een heel goede zaak dat deze nachttrein opnieuw rijdt.*

De revival van de nachttreinen is een topic die mij na aan het hart ligt. Ik ben dan ook heel verheugd over de initiatieven die de laatste maanden werden opgestart. België neemt actief deel aan het Platform on International Rail Passenger Transport met het oog op een constructieve samenwerking met de verschillende Europese lidstaten, waaronder Spanje, voor de uitbouw van een internationaal treinnetwerk. Er wordt getracht na te gaan hoe we betere voorwaarden voor internationale verbindingen kunnen realiseren.

Wat betreft een mogelijke samenwerking voor de tractie op de Belgische spoorwegen, de NMBS voert momenteel gesprekken met verschillende partijen die geïnteresseerd zijn in de organisatie van nachttreinen en 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 uit het meestappen in de distributie van de vervoersbewijzen.

Wat de derde en vierde vraag van mevrouw Buyst betreft, is de moeilijke concurrentie met de luchtvaart voornamelijk een Europese problematiek. Op dit niveau worden mogelijke pistes besproken in onder andere het IRP-platform.

Bovendien voert mijn administratie momenteel een studie uit naar de voorwaarden voor een modal shift van korteafstandsvluchten ten voordele van internationale spoorverbindingen. We hadden het hierover al eerder en we kunnen ons op de conclusies van dat werk baseren als de tijd daar is.

Je peux encore ajouter, monsieur Parent, que des discussions exploratoires sont en cours entre la SNCB et les initiateurs de trains de nuit tels que le Moonlight Express et European Sleeper. Nous y reviendrons le moment venu.

Pendant ma rencontre la semaine dernière avec mon homologue français Djebbari, nous avons partagé nos objectifs et nos projets communs pour de meilleures liaisons internationales ferroviaires de manière générale. De la sorte, avec plusieurs homologues européens, nous pourrions défendre cette priorité lors de futures rencontres avec la Commission, notamment la semaine prochaine.

Comme vous le savez, j'appuie le renforcement de la position de Bruxelles sur la carte des liaisons ferroviaires internationales. La coopération avec nos voisins et les autres États membres de l'Union européenne progresse dans le cadre des travaux de la plate-forme ferroviaire internationale, pour lesquels un rapport de progrès est attendu pour juin. Notre pays participe activement aux discussions et à ces travaux et poursuivra son engagement dans les mois à venir par mon intermédiaire ou par celui du SPF Mobilité.

Mijnheer Roggeman, Infrabel heeft op regelmatige basis contact met de nieuwe spelers op de markt. Zij worden bovendien zo goed mogelijk ondersteund door de FOD Mobiliteit bij hun initiatieven waar nodig. Infrabel heeft inderdaad rijpdaanvragen ontvangen van European Sleeper, Moonlight Express en OVOE. Voor meer concrete informatie verwijs ik u naar de aanvragers zelf. Infrabel heeft alle rijpdaanvragen voor de jaardienst 2022 ontvangen en zit nu in de conceptiefase van het transportplan. Ze zoekt naar de beste oplossing voor al haar klanten.

Zoals ik bij een eerdere gelegenheid reeds kon aangeven, dienen de subsidies voor dit type treinverbinding te worden gekaderd binnen het specifieke economische model van deze verbindingen. Daarbij moet rekening worden gehouden met verschillende parameters. De uitgesproken internationale dimensie van deze spoorverbindingen maakt dat deze kwestie voornamelijk op dit niveau dient te worden behandeld. In het kader hiervan buigt het International Rail Passenger Platform zich over de financieringsmogelijkheden op Europees niveau. Mogelijk te nemen maatregelen op Belgisch niveau kunnen eventueel geïdentificeerd worden aan de hand van de resultaten van de eerder vermelde studie, waaraan de FOD Mobiliteit werkt.

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

Ik begrijp uit uw antwoord dat er nog niets werd afgeklopt inzake de creatie van subsidiesystemen of de inrichting van nieuwe financieringskanalen vanuit de overheid. Ik ben er ook een beetje behoedzaam voor om die op te richten. Men kan dat tot op zekere hoogte verantwoorden wanneer er effectief een vervoersvraag bestaat. Weliswaar kan men zich dan de vraag stellen of men dit moet kaderen binnen de openbare dienstverlening. Hier zit men natuurlijk in een geliberaliseerde context.

We zien dat de liberalisering van het internationaal reizigersvervoer vruchten begint te dragen en dat is zeer positief. Dat zal zich natuurlijk ook commercieel moeten bewijzen. Het zal erop aankomen dat die initiatieven ook kostendekkend zullen moeten zijn op zichzelf. Het kan niet de bedoeling zijn dat we in ons spoorbeleid boven op de uitvoerige financiering die er vandaag al bestaat voor Infrabel en NMBS, bijkomende financieringsmechanismen creëren voor private kanalen die een aanbod inrichten waarvan het vandaag nog niet helemaal zeker is of dat wel effectief beantwoordt aan een vervoersvraag.

23.06 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis du volontarisme affiché par la SNCB et par le SPF Mobilité. Il est très important que ces différentes initiatives soient soutenues. On a besoin des trains de nuit pour rencontrer nos objectifs climatiques. Par rapport au poids environnemental du secteur aérien, il est important qu'il y ait des alternatives.

Il faut aussi que la Belgique prenne son rôle. J'étais récemment à Train World à Schaerbeek où j'ai vu

l'histoire ferroviaire de notre pays. On y rappelle aussi le rôle de pionnier de la Belgique par rapport au transport européen. S'agissant des trains de nuit, il est très important que la Belgique retrouve ce leadership. Je me félicite de la proactivité pour mener à des mesures concrètes dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

23.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ook ik vind het positief dat u stappen onderneemt om het nachttreincircuit in Europa herop te starten en ben tevreden over uw antwoord op een van mijn vragen over een studie en eventueel interessante verbindingen.

Ik ben het niet helemaal eens met de repliek van de heer Roggeman, maar dat zal u misschien niet verbazen. Ik weet niet of we louter vraaggestuurd moeten werken dan wel of het ook een manier kan zijn om reizigers net de overstap te laten maken van de auto naar de trein voor langere afstanden. Ik geloof daar wel in. Als we dat aanbod goed kunnen uitrollen en veel comfort kunnen bieden, dan denk ik dat reizigers wel geneigd zijn om een meer duurzame keuze te maken voor hun langere afstanden.

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

24 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De adviezen van Ombudsrail aan de NMBS" (55017357C)

24 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avis adressés par Ombudsrail à la SNCB" (55017357C)

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, elk jaar verricht Ombudsrail bijzonder nuttig werk inzake contact met en bemiddeling voor klanten van de NMBS. Volgens het jaarverslag gaf Ombudsrail in 2020 welgeteld 71 adviezen. Daarvan werd echter maar liefst 83,6 % verworpen door de NMBS. Dat is frappant. Ombudsrail bemiddelt tevens tussen de reizigers en de NMBS en zij formuleerden in hetzelfde jaar ook 93 verzoeningsvoorstellen. Twee derde daarvan werd echter eveneens verworpen door de NMBS.

Ik vind het vreemd dat een overheidsbedrijf dat vatbaar is voor kritiek en verbeteringsvoorstellen en publieke dienstverlening verricht zo weinig blijkt open te staan voor de voorstellen van de ombudsman. Ik heb dan ook enkele vragen.

Mijnheer de minister, neemt de NMBS haar eigen ombudsdienst wel ernstig? Hoe verklaart u het hoge percentage afgewezen adviezen en verworpen bemiddelingsvoorstellen? Het aantal afgewezen adviezen vertoont trouwens al zes jaar lang een stijgende lijn. Hoe verklaart u dat? Hoe evalueert u de samenwerking tussen de NMBS en Ombudsrail?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee dat zij elk dossier dat door de ombudsdienst wordt bezorgd zorgvuldig analyseert. De samenwerking tussen de ombudsdienst en de NMBS verloopt professioneel en op een respectvolle manier. Er zijn regelmatig contacten, om op een constructieve manier van gedachten te wisselen over de verschillende standpunten en bepaalde bijzondere dossiers positief te laten evolueren.

De fase van het compromis gaat die van het advies vooraf. Wanneer de NMBS geen gunstig gevolg aan het dossier wenst te geven, verandert haar antwoord niet doorheen de opeenvolgende fasen van de bemiddeling. Het antwoord op het advies blijft dan met andere woorden hetzelfde als in de compromisfase.

Een groot deel van de adviezen waaraan de NMBS geen gunstig gevolg wenst te geven, heeft in feite hetzelfde doel, namelijk de algemene vervoersvoorwaarden te laten aanpassen om er een juridische regeling in op te nemen die verder gaat dan de regelgeving inzake de rechten van de reiziger en eveneens verder dan de sectornormen op Europees niveau, die gevolgd worden door alle spooroperators die in de sector actief zijn.

De NMBS geeft, enerzijds, op dat vlak consequent hetzelfde antwoord. Ombudsrail blijft, anderzijds, dossiers van die aard doorsturen. Dat verklaart het hoge aantal dossiers met een ongunstig gevolg. Die dossiers vertegenwoordigen het merendeel van de dossiers dat wordt behandeld via verzoening en advies.

Tot slot werp ik graag op dat het aantal bemiddelingsdossiers de voorbije jaren is gedaald, terwijl het aantal

reizigers door corona alleen maar is toegenomen. Dat toont aan dat de inspanningen van de NMBS om zich steeds klantvriendelijker op te stellen, vruchten afwerpen.

24.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is vreemd vast te stellen dat de NMBS de klachten met betrekking tot de vervoersvoorwaarden structureel blijft verwerpen, terwijl Ombudsrail diezelfde klachten steeds blijft aanreiken. Nochtans zijn ook zij heel goed op de hoogte van de verwerking ervan door de NMBS.

Ik ben erg benieuwd naar het standpunt ter zake en de visie van Ombudsrail. Die dienst neemt zijn taak natuurlijk niet minder ernstig dan de NMBS zelf. Daar twijfel ik niet aan. Wanneer zij echter weten dat de NMBS sowieso hun klachten zal verwerpen, net zoals trouwens hun bemiddelingsvoorstellen, waarin zij ook hun tijd en energie steken, dan ben ik benieuwd naar de reden waarom Ombudsrail zelf vooralsnog aan die klachten vasthoudt. Ik vermoed dat die dienst dat ook niet zal doen, om zijn tijd te vullen. Ik ben dus bijzonder benieuwd naar zijn standpunt.

Ik zal mij dan ook met Ombudsrail in verbinding stellen daaromtrent.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van het bedrijfswagenpark" (55017366C)

- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De elektrische wagens" (55017984C)

- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen" (55018110C)

25 **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'électrification du parc de voitures de société" (55017366C)

- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les voitures électriques" (55017984C)

- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les emplacements de parking pour véhicules électriques" (55018110C)

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

25.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Het akkoord omtrent de vergroening van de bedrijfswagens zet ook de nood aan laadinfrastructuur hoog op de agenda. De verwachte snelle toename aan elektrische voertuigen zal een aanzienlijke impact hebben op het gebruik van de bestaande en toekomstige laadinfrastructuur. Het zal voor bestuurders van een elektrische wagen niet altijd even evident zijn om een vrije parkeerplaats aan een laadpaal te vinden.

Volgens de Wegcode kunnen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen (aan laadpalen) worden aangegeven door een verkeersbord E9 met een onderbord (artikel 70.2.1, 3°, h). De parkeertijd is evenwel niet beperkt tot de tijd van het opladen. Parkeerplaatsen aan laadpalen kunnen met andere woorden worden ingenomen door elektrische voertuigen die geparkeerd staan, zonder gebruik te maken van de laadpaal. Dit staat een efficiënt gebruik van de laadinfrastructuur in de weg

Daarnaast is de handhaving van het onderbord niet altijd even evident. Parkeewachters en zelf politie hebben moeilijkheden om een elektrisch of hybride voertuig te onderscheiden van een gewoon voertuig. Bovendien is er geen eenduidige definitie van een 'elektrisch voertuig'. Zo beschikt elke auto wel over een vorm van een batterij. Wat misbruik van de parkeerplaatsen makkelijk maakt.

Een aanpassing van de Wegcode (artikel 70.2.1, 3°, h) lijkt gezien de schaarsheid aan laadpalen en de verwachte vergroening van het wagenpark wel aan de orde. Tegelijk moet een nieuwe regeling ook afdwingbaar zijn en praktisch haalbaar voor de gebruiker. Parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen die aan het laden zijn, klinkt logisch, maar wat indien de wagen volledig opgeladen is en de gebruiker de wagen niet snel genoeg kan verplaatsen naar een gewone parkeerplaats?

Lijkt u een verplichting om op te laden op de parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen haalbaar?

Hoe staat de minister ten opzichte van de problematiek? Welke initiatieven neemt u om de doorstroming aan de laadpalen te verbeteren? Werkt u aan een aanpassing van dit artikel in de Wegcode?

Hoe kan dit onderbord vandaag gehandhaafd worden? Hoe weet men of het om een elektrisch voertuig gaat? Welke definitie hanteert men hierbij?

Welke initiatieven worden er genomen om de aanwezigheid van beschikbare laadinfrastructuur kenbaar te maken aan de gebruikers? Acht de minister reserveringssystemen voor publieke laadinfrastructuur wenselijk?

25.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, vanaf 2025 zouden elektrische wagens goedkoper kunnen zijn in aankoop en onderhoud dan wagens met verbrandingsmotor. Dat voorspelt alvast Test Aankoop op basis van Europese data van de voertuigsector van de afgelopen jaren. De prijs van elektriciteit, de betere batterijen en de grotere productie zijn op dat vlak sleutelementen. Volgens Test Aankoop zal voor kleinere wagens dat zelfs al het geval zijn tegen 2023.

Alsmaar meer autoproducenten leggen zichzelf een einddatum op voor de productie van alleen wagens met verbrandingsmotor. Smart is nu al volledig overgeschakeld, Jaguar tegen 2025 en Volvo, Ford en Mini plannen dat tegen 2030. Maar ook steeds meer landen leggen een deadline op. Noorwegen bant nieuwe diesel- en benzine-wagens vanaf 2025, het Verenigd Koninkrijk en Denemarken vanaf 2030. Zo een deadline kan de productie van elektrische wagens versnellen en de prijs verder drukken; hij stimuleert ook de investering in laadpalen. De regering nam alvast de beslissing om in de categorie bedrijfswagens volop te kiezen voor een shift naar elektrische wagens.

Maar we moeten ook al nadenken over de stap daarna om het hele wagenpark te vergroenen. België nam samen met tien landen in de Europese Unie alvast het initiatief om op Europees niveau een ban in te voeren.

Ten eerste, hoe analyseert u de studie van Test Aankoop? Denkt u dat zijn voorspelling bewaarheid zal worden?

Ten tweede, hoe zal het gesprek over een mogelijke deadline voor wagens met verbrandingsmotor in de Europese Commissie gevoerd worden?

Ten derde, is de regering bereid om, indien de Commissie geen akkoord bereikt om de deadline tegen 2030 op te leggen, zelf een initiatief te nemen in die richting?

25.03 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, ten eerste, de maatregel inzake parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen zal een betere rotatie van die voertuigen mogelijk maken en dus zorgen voor een evenwichtigere verdeling van de parkeerplaatsen waar laadinfrastructuur aanwezig is.

Ten tweede, er wordt momenteel een ontwerp-KB tot wijziging van het verkeersreglement voorbereid. Daarin wordt de definitie van geparkeerd voertuig aangevuld, zodat die ook slaat op elektrische voertuigen waarvan de batterij wordt opgeladen. Dat heeft tot gevolg dat de parkeertijdbeperking erop van toepassing is en dat een elektrisch voertuig dat aan het opladen is, niet meer wordt beschouwd als een stilstaand voertuig. Elektrische laden is niet hetzelfde als zakken laden.

Een nieuw onderbord dat een parkeerplaats voorbehoudt voor een elektrisch of hybride elektrisch voertuig gedurende de tijd die nodig is voor het opladen van de batterij, en niet langer, wordt eveneens toegevoegd.

Naast de mogelijkheid om de voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen in de tijd te beperken, biedt het nieuwe onderbord de wegbeheerders de extra mogelijkheid om voor meer rotatie te zorgen op plaatsen waar laadinfrastructuur aanwezig is.

Dan kom ik aan uw derde vraag. Een elektrisch voertuig kan worden geïdentificeerd aan de hand van de brandstof die voor het voertuig is geregistreerd in de Kruispuntbank van de Voertuigen. De politiediensten beschikken over die informatie. Momenteel wordt die informatie ook ter beschikking gesteld van de entiteiten waarmee een protocolakkoord is gesloten en die gegevens ontvangen onder de algemene machtiging voor GAS-boetes. De parkeerbedrijven waarmee een protocolakkoord is gesloten en die gegevens ontvangen

onder de algemene machtiging voor parkeerbedrijven, ontvangen geen informatie over de brandstof van het voertuig. Het is de bedoeling dat er een herziening komt, zodat ook zij voortaan over die informatie zullen beschikken.

Dan kom ik aan uw vierde vraag. Ik steun bijna elk voorstel dat het gebruik van elektrische voertuigen stimuleert. Het parkeerbeheer en de ontwikkeling van dergelijke systemen behoren echter tot de bevoegdheid van de Gewesten.

Mevrouw Buyst, de studie van Test Aankoop is niet de enige die 2025 vooropstelt als datum waarop elektrische auto's even betaalbaar zouden worden als auto's met conventionele aandrijving. BloombergNEF schat dat dat tussen 2025 en 2027 het geval zal zijn, afhankelijk van het segment. Het lijkt mij echter nog te vroeg om hierover zekerheid te hebben, hoewel redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de kosten vóór het einde van het decennium gelijklopend zullen zijn. De totale eigendomskosten van bepaalde elektrische voertuigen of voor bepaalde doeleinden zijn trouwens nu reeds concurrentieel met die van voertuigen met een verbrandingsmotor.

Verwacht wordt dat de Europese Commissie de afschaffing van auto's met verbrandingsmotoren aan de orde zal stellen in het kader van de herziening van de CO₂-emissienormen voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen en het voorstel in juni 2021 zal presenteren, waarna de bespreking ervan vervolgens in de Raad van de Europese Unie en het Europees Parlement van start zullen gaan. Met dat in het achterhoofd heb ik in maart 2021 namens België, met mijn collega's Khattabi, minister van Klimaat, en Van der Straeten, minister van Energie, een oproep ondertekend, samen met acht andere lidstaten, om de verkoop van benzine- en dieselauto's te verbieden. In de komende onderhandelingen zal ik samen met de minister van Klimaat blijven pleiten voor een verbodsdatum die op Europees niveau in aanmerking moet worden genomen.

Mocht de Commissie er niet in slagen om hierover een akkoord te bereiken, dan zal een oplossing op Belgisch niveau kunnen worden overwogen. Wel moet ervoor worden gezorgd dat er elektrische modellen op de markt beschikbaar zijn en dat zowel snelle als normale oplaadinfrastructuur ontwikkeld en toegankelijk worden. Ook moet er rekening worden gehouden met het vrij verkeer van goederen op de gemeenschappelijke markt en met de rechtsgrond van een dergelijke op nationaal niveau genomen maatregel.

25.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden.

Technologie evolueert razendsnel. Enkele jaren geleden waren elektrische wagens nog een uitzondering. Nu is het duidelijk dat alsmear meer fabrikanten ook overschakelen op elektrische wagens. De nood aan laadpalen en infrastructuur is dus cruciaal, maar ook de wetgeving kan en moet evolueren om die duurzame transitie te ondersteunen.

Ik ben dan ook blij te horen dat er heel wat initiatieven lopende zijn om in dat verhaal mee te gaan. Het is toch belangrijk dat we bij die veranderende technologie niet achteroplopen.

25.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik hoor dat u voorstander bent van elk initiatief dat het gebruik en de verkoop van elektrische wagens stimuleert. Het doel moet zijn de CO₂-uitstoot te verminderen en een van de sectoren waarin we dat moeten doen, is de transportsector. We moeten ervoor zorgen dat de meest duurzame keuze de meest logische keuze wordt. Daarnaast moeten we werk blijven maken van de modal shift door te investeren in openbaar vervoer, maar daar bent u dagelijks mee bezig.

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

26 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de cyberaanval bij de NMBS, Infrabel en skeyes" (55017371C)**

26 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de l'attaque informatique à la SNCB, chez Infrabel et skeyes" (55017371C)**

26.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Op 4 mei ging er een kleine schokgolf door dit land door een groots opgezette cyberaanval. Onder meer de universiteiten, de vaccinatiecampagne en de werkzaamheden in dit Huis ondervonden hiervan grote hinder. De netwerken – aangesloten op Belnet – werden overbelast. Zo goed als alle overheidsdiensten doen een beroep op Belnet. Belnet is namelijk de bevoorrechte partner van het hoger onderwijs, onderzoekcentra en overheidsdiensten voor hun connectiviteit. Belnet is sinds 2000 een staatsdienst met afzonderlijk beheer binnen de Federale Overheidsdienst Wetenschapsbeleid.

NMBS, Infrabel en skeyes zouden geen hinder hebben ondervonden van de cyberaanval, bij de MIVB konden echter geen tickets meer aankopen.

Zijn de NMBS, Infrabel en skeyes klant van Belnet? Op welke manier en voor welke diensten?

Hebben de NMBS, Infrabel en skeyes hinder ondervonden van de DDoS-aanval? Zo ja, op welke manier?

Zijn de drie eerder benoemde overheidsbedrijven voldoende voorbereid op cyberaanvallen?

Bij de MIVB konden de reizigers geen tickets kopen tijdens de cyberaanval. Hoe zou de NMBS dit in dit geval oplossen? Mogen reizigers dan zonder ticket de trein opstappen of zal hen de toegang tot de trein geweigerd worden?

26.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de internettoegang van de NMBS maakt geen gebruik van Belnet als toeleverancier voor internetservices.

Zoals ik al in mijn antwoord aan de heer Roggeman op zijn schriftelijke vraag nr. 191 liet weten, is het om evidente veiligheidsredenen logisch dat de NMBS niet publiekelijk communiceert over de precieze omstandigheden van cyberaanvallen waarmee zij wordt geconfronteerd, noch over de maatregelen die zij neemt ter bescherming, maar ze zijn zeer doeltreffend.

De NMBS beschikt over verschillende verkoopskanalen: loketten, automaten, verkoop aan boord en de digitale kanalen web en app. In het geval van een cyberaanval op de digitale kanalen worden de klanten verzocht hun ticket via een ander kanaal te verkrijgen, volgens een vastgelegd veerkrachtplan.

In het geval van een algemene uitval van alle kanalen, wat zeer onwaarschijnlijk is, zullen klanten een kaartje aan boord van de trein kunnen kopen, dit uiteraard zonder de toeslag voor het boordtarief.

Infrabel is wel klant van Belnet, maar heeft geen hinder ondervonden.

Als operatoren van essentiële diensten zijn Infrabel en de NMBS onderworpen aan de verplichtingen van de wet van 7 april 2019. Deze wet is de omzetting van de Europese richtlijn inzake maatregelen om een gemeenschappelijk hoog niveau van beveiliging van de netwerken en informatiesystemen in de Europese Unie te waarborgen. Deze wet legt de operatoren van essentiële diensten een aantal verplichtingen op, waaronder de vaststelling en de uitvoering van technische en organisatorische maatregelen ter beveiliging van de netwerken en informatiesystemen die verbonden zijn met de essentiële diensten van Infrabel.

Skeyes is geen klant van Belnet en heeft van de cyberaanval geen hinder ondervonden.

26.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik dank de minister voor het antwoord en heb geen repliek toe te voegen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Questions jointes de

- **Josy Arens** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les conditions de remboursement des abonnements de train" (55017384C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les conditions de remboursement des abonnements de la SNCB" (55017688C)

27 Samengevoegde vragen van

- **Josy Arens** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De voorwaarden voor de terugbetaling van treinabonnementen" (55017384C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugbetalingsvoorwaarden voor de NMBS-abonnementen" (55017688C)

27.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé concernant le remboursement des abonnements annuels de train en période covid. La SNCB n'a pas remboursé les abonnements des navetteurs qui étaient contraints de télétravailler sous prétexte que les trains, eux, ne télétravaillaient pas.

En fait, en général, la politique de la SNCB en ce qui concerne le remboursement des abonnements annuels est soumise à de nombreuses critiques et fait l'objet de plaintes récurrentes. On peut lire à ce sujet le rapport 2020 du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires.

Pour rappel, les abonnements annuels ne sont remboursés dans leur intégralité que si la demande est introduite avant le début de leur validité ou le jour même de l'achat et dans les trente minutes suivant l'achat au guichet ou à un automate. Dans tous les autres cas, le client ne sera remboursé que partiellement. Un abonnement annuel perd 30 % de sa valeur dès son premier jour d'utilisation. Plus les mois passent, moins l'abonné est remboursé. À partir du huitième mois, le client ne recevra plus un euro en retour. Le même principe vaut pour les abonnements trimestriels: le client perd 40 % le premier mois et la SNCB ne rembourse rien le troisième mois.

L'annulation d'un abonnement annuel et son remboursement sans raison est possible dans d'autres pays, comme en Autriche par exemple. C'est important lorsqu'on veut rendre le train attractif pour les voyageurs.

Si ces conditions de la SNCB sont déjà critiquables en temps normal, elles le sont d'autant plus en période de pandémie. La paralysie nationale conséquente au confinement était un motif d'intérêt général. En cas de pandémie et donc de raison publique, il est absolument incompréhensible que la SNCB, entreprise publique, ne fasse pas un geste participant à la solidarité générale et ne soulage pas les personnes contraintes de rester confinées en remboursant leur abonnement.

Monsieur le ministre, êtes-vous conscient de cette situation? Qu'allez-vous faire, en tant que ministre de tutelle, pour changer ces conditions de remboursement d'abonnements? Allez-vous imposer à la SNCB de proposer de nouvelles conditions de remboursement, au moins en cas de force majeure, comme c'est le cas en période de pandémie?

27.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de heer Arens heeft al een perfecte toelichting gegeven, dus ik zal het houden bij mijn vragen. Ik wil alleen nog toevoegen dat de NMBS op het vlak van de terugbetalingsvoorwaarden strenger is dan bijvoorbeeld de TEC of de MIVB.

Ik heb hierover de volgende vragen.

Hoeveel aanvragen tot terugbetaling van abonnements krijgen de NMBS gemiddeld per jaar?

Waarom rekent de NMBS administratieve kosten aan bij het stopzetten van een abonnement? Rekent de NMBS dan ook administratieve kosten aan bij het opstellen van een nieuw treinabonnement? Zo ja, hoeveel?

Kan de partner of ouder een terugbetaling vragen van een NMBS-abonnement, bijvoorbeeld bij een overlijden?

Hoe staat u als minister van Mobiliteit tegenover die strenge terugbetalingsvoorwaarden?

Gaat u of de vernieuwde raad van bestuur van de NMBS aansturen op een nieuw terugbetalingssysteem voor abonnements? Ik verwijs hiervoor naar de voorbeelden van de ombudsdienst voor de treinreizigers.

27.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, mevrouw Vindevoghel, j'espère surtout que nous ne devrons pas vivre à nouveau une pandémie dans un futur proche. J'espère que les uns et les autres admettront que nous avons vécu une période exceptionnelle et que, pendant cette période exceptionnelle, la SNCB a continué à faire rouler les trains, ce que j'ai déjà souligné en la remerciant.

Le covid a accéléré l'introduction du télétravail dans de nombreuses entreprises. Je pense que des éléments

de ce télétravail vont rester. Le télétravail continuera sans aucun doute à exister après cette pandémie. Il est important que la SNCB adapte l'offre des abonnements aux navetteurs à cette nouvelle réalité.

Je dois constater - c'est quelque chose que nous avons construit ensemble -, l'adaptabilité de la SNCB qui, avec le projet pilote d'abonnement Flex, répond à la demande croissante de nombreux voyageurs en train et de nombreuses entreprises. Grâce à cet abonnement flexible pour les salariés, les navetteurs qui effectuent régulièrement du télétravail pourront, à terme, compter sur des tarifs encore plus attractifs et, en tout cas, adaptés à leurs besoins. Le lancement de l'abonnement Flex, après ce projet pilote, amènera encore plus de personnes à découvrir le train et à l'utiliser régulièrement. Je m'en réjouis par avance.

En ce qui concerne le cadre futur pour les titres de transport, je vous confirme que le vendredi 2 avril, sur ma proposition, le Conseil des ministres a donné le coup d'envoi des négociations qui permettront au gouvernement fédéral de conclure de nouveaux contrats de gestion ambitieux avec la SNCB et Infrabel, qui porteront, vous le savez maintenant, le nom de "contrat de service public" et de "contrat de performance".

Après de longues négociations, les nouveaux contrats seront conclus d'ici fin 2022 et seront valables pour une période de dix ans. Le nouveau contrat de la SNCB contiendra en tout cas des obligations en matière de tarification et d'accessibilité des canaux de vente. Les formules tarifaires conventionnées portent en tout cas sur le ticket standard de seconde classe, les formules d'abonnement domicile-travail et domicile-école ainsi que sur les formules réductions et avantages faisant l'objet de règles spécifiques pour raisons sociales ainsi que pour des publics cibles particuliers, tels que les jeunes.

Comme vous le savez, les précédents contrats de gestion datent de 2008 et ont été prolongés à plusieurs reprises, mais ils n'offrent plus un bon cadre pour les défis qui attendent les chemins de fer à l'avenir. Toute modification des conditions de remboursement devra être évaluée en fonction de l'équilibre global de ces futurs contrats. Je ne dispose pas, aujourd'hui, des leviers optimaux en la matière.

Mevrouw Vindevoghel, de laatste vier jaar waren er respectievelijk 781, 924, 1.072 en 7.520 aanvragen tot terugbetaling. Wat uw vraag over de administratieve kosten betreft, de terugbetaling van een abonnement brengt veel werk met zich mee, dit zowel in het frontoffice als in het backoffice, en daarmee dus ook kosten voor de NBMS.

Ook de aanmaak van nieuwe moederkaarten voor papieren abonnementen of de aanmaak van een MOBIB-kaart brengen kosten met zich mee. Deze bedragen 5 euro. Voor de aanmaak van een nieuw abonnement of voor de verlenging van een abonnement van klanten die al een geldige, gepersonaliseerde MOBIB-kaart hebben, worden echter geen kosten aangerekend.

Bij overlijden van de houder van een abonnement kan een verwant of de partner de terugbetaling van het abonnement vragen op vertoon van een overlijdensakte.

27.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre très longue réponse, mais veuillez m'excuser de vous signaler que vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous ai interrogé sur les conditions de remboursement et sur la faiblesse du remboursement, par exemple en cas de pandémie. Trouvez-vous normal qu'après un seul jour et presque un seul usage, l'abonnement de ces clients perde plus de 30 % de sa valeur? Il en va de même pour un abonnement de trois mois; après le troisième mois, il ne reste plus rien du tout.

Dès lors, je souhaiterais vraiment que vous agissiez auprès de la SNCB. C'est en effet une situation exceptionnelle, je suis d'accord avec vous. J'espère que nous ne vivons plus de pandémie semblable à celle que nous connaissons depuis un an et demi. Toutefois, honnêtement, un véritable problème se pose sur le plan du remboursement des abonnements par la SNCB.

Jadis, je comptais sur Isabelle Durant, qui m'avait suivi en ce qui concerne les titres de transport pour les étudiants. Aujourd'hui, je compte donc sur vous, monsieur le ministre, pour que la SNCB change son fusil d'épaule et rembourse correctement ses abonnements. Il s'agit en effet du caractère attractif de ce moyen de transport qui, tant pour vous que pour moi, est extrêmement important.

27.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat over redelijk wat mensen en voor velen van hen betekenen dat bovendien serieuze kosten. Als het abonnement wordt stopgezet, maar de geabonneerde krijgt maar een klein deel terugbetaald, dan is dat toch niet min. Ik wil daarom vragen dat er

oplossingen komen voor de vele mensen die, om welke reden dan ook, een terugbetaling van hun abonnement vragen. Nu dragen die aanvragers namelijk wel een groot verlies. Bij bijvoorbeeld de MIVB en de TEC verloopt dat soepeler. Ik vraag ook een oplossing, omdat wij er alles aan moeten doen opdat mensen de trein blijven nemen en niet afhaken.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.02 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18 h 02.*