



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

23-02-2021

Après-midi

Dinsdag

23-02-2021

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le train diesel et les solutions de rechange et questions jointes de	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène" (55013877C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les alternatives aux trains à traction diesel de la SNCB" (55014316C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les solutions possibles pour les lignes ferroviaires non électrifiées restantes" (55014317C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les alternatives aux lignes diesel" (55014369C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène" (55014376C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Jef Van den Bergh</i>	1
Débat d'actualité sur le plan hiver de la SNCB et questions jointes de	4
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des conditions hivernales sur le trafic ferroviaire" (55014016C)	4
- Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion du réseau ferroviaire par la SNCB en temps de froid" (55014039C)	4
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil des sans-abris dans les gares par grand froid" (55014157C)	4
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan hiver de la SNCB et d'Infrabel" (55014187C)	4
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures mises en place par la SNCB en cas de conditions hivernales" (55014270C)	4
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan hivernal d'Infrabel" (55014346C)	4
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des conditions hivernales pour les usagers du rail" (55014387C)	4

INHOUD

Actualiteitsdebat over alternatieve oplossingen voor de dieseltrein en toegevoegde vragen van	1
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De waterstofrein" (55013877C)	1
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieven voor de dieseltractietreinen van de NMBS" (55014316C)	1
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de mogelijke oplossingen voor de resterende niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55014317C)	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar alternatieven voor diesellijnen" (55014369C)	1
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De waterstofrein" (55014376C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Jef Van den Bergh</i>	1
Actualiteitsdebat over het winterplan van de NMBS en toegevoegde vragen van	4
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het winterweer op het spoorverkeer" (55014016C)	4
- Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen die de NMBS op het spoornet neemt bij winterkou" (55014039C)	4
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mensen zonder onderdak in stations tijdens de vrieskou" (55014157C)	4
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het winterplan van de NMBS en Infrabel" (55014187C)	4
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen die de NMBS neemt bij winterweer" (55014270C)	4
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het winterplan van Infrabel" (55014346C)	4
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het winterweer voor treinreizigers" (55014387C)	4

Orateurs: **Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question et interpellation jointes de	9	Samengevoegde vraag en interpellatie van	9
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La revalorisation de la ligne 20 Hasselt-Maastricht" (55012232C)	9	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herwaardering van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht" (55012232C)	9
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réalisation de la liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55000102I)	9	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De realisatie van de spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (55000102I)	9
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	10	<i>Moties</i>	10
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'internet dans les trains" (55012400C)	11	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internet op de trein" (55012400C)	11
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle offre de trains dans le plan de transport 2020-2023 en province du Luxembourg" (55012578C)	11	Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe treinaanbod in het vervoersplan 2020-2023 in de provincie Luxemburg" (55012578C)	11
<i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55012858C)	13	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55012858C)	13
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55012991C)	13	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55012991C)	13
- Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La refonte du code de la route" (55014178C)	13	- Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van het verkeersreglement" (55014178C)	13
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet du Park & Ride à Viville" (55012900C)	14	- Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor de park-and-ride in Viville" (55012900C)	14
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55013654C)	14	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55013654C)	14
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet ,		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet ,	

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement de parkings vélos dans les gares SNCB et du parking de la gare de Waremme" (55012920C)	15	Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenstallingen in de NMBS-stations en de aanleg van de parking van het station Borgworm" (55012920C)	15
<i>Orateurs:</i> Hervé Rigot, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Hervé Rigot, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sommet ferroviaire européen qui réunirait la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne" (55012961C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Europese spoortop met België, Nederland en Duitsland" (55012961C)	17
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une concertation trilatérale sur le rail" (55013223C)	17	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een trilateraal spooroverleg" (55013223C)	17
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concertation avec les Pays-Bas" (55013330C)	17	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het overleg met Nederland" (55013330C)	17
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concertation avec les Pays-Bas" (55014294C)	17	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het overleg met Nederland" (55014294C)	17
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de sécurité prises par Infrabel pour le transport des marchandises dans les ports" (55012964C)	20	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsinitiatieven van Infrabel voor het goederenvervoer in de havens" (55012964C)	20
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs pour le contrôle technique" (55013207C)	21	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tarieven voor de autokeuring" (55013207C)	21
- Raoul Hedebouw à Alexander De Croo (premier ministre) sur "Les tarifs des centres de contrôle technique" (55013208C)	21	- Raoul Hedebouw aan Alexander De Croo (eerste minister) over "De tarieven van de autokeuringscentra" (55013208C)	21
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La position d'Infrabel et de la SNCB face à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides" (55013220C)	22	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houding van Infrabel en de NMBS m.b.t. de aanleg van een fietssnelwegennetwerk" (55013220C)	22
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La position d'Infrabel et de la SNCB	22	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houding van Infrabel en de	22

face à la création d'un réseau de pistes cyclables rapides" (55014019C)

Orateurs: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

NMBS m.b.t. de aanleg van een fietssnelwegennetwerk" (55014019C)

Sprekers: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un budget supplémentaire issu du plan de relance européen pour les voies portuaires" (55013224C)	23	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra budget uit het Europese relanceplan voor havenspooren" (55013224C)	23
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition du budget européen de relance" (55013600C)	24	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De federale verdeling van het Europese relancegeld" (55013600C)	24
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La clé de répartition 60/40 dans le cadre du plan de relance coronavirus" (55013732C)	24	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 60/40-verdeelsleutel bij het corona-relanceplan" (55013732C)	24
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget européen de relance pour des projets ferroviaires en Campine" (55013975C)	24	- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europese relancegeld voor Kempense spoorprojecten" (55013975C)	24
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget du plan de relance de l'UE pour le fret ferroviaire au niveau portuaire" (55013987C)	24	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het havengerelateerde budget uit het Europese relanceplan voor het goederenvervoer per trein" (55013987C)	24
Orateurs: Tomas Roggeman, Frank Troosters, Yoleen Van Camp, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Tomas Roggeman, Frank Troosters, Yoleen Van Camp, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le corridor de fret ferroviaire entre Termonde et Lebbeke" (55013283C)	26	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De goederencorridor tussen Dendermonde en Lebbeke" (55013283C)	26
Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tests psychologiques de Certirail" (55013285C)	27	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De psychologische testen van Certirail" (55013285C)	27
Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	28	Samengevoegde vragen van	28
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ferroviaire Rail Ghent Terneuzen" (55013292C)	28	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het spoorproject Rail Ghent Terneuzen" (55013292C)	28
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Gand-Terneuzen (L204)" (55014047C)	28	- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorweg Gent-Terneuzen (L204)" (55014047C)	28
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne la	28	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. lijn 204	28

ligne 204 Gand-Terneuzen" (55014340C)

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, Jan Briers, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Gent-Terneuzen" (55014340C)

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Jan Briers, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

33 Samengevoegde vragen van 33

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

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

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

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

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

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

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Theo Francken, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Theo Francken, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

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

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

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

Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à l'obligation d'assurance" (55013599C)	35	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering" (55013599C)	35
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle sur l'assurance obligatoire pour les véhicules automoteurs" (55014085C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	35	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering voor motorvoertuigen" (55014085C) <i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	35
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi de l'enquête du crash d'un avion cargo Antonov An-124" (55013782C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	36	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvolging van het onderzoek naar de crash van een Antonov An-124-vrachtvliegtuig" (55013782C) <i>Spreekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	36
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de données ouvertes chez Infrabel et à la SNCB" (55013878C) <i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het open databeleid van Infrabel en van de NMBS" (55013878C) <i>Spreekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les fonctionnalités de chat proposées par la SNCB" (55013879C)	38	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De chatfuncties van de NMBS" (55013879C)	38
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote mené par les chemins de fer néerlandais avec des messages WhatsApp et des SMS" (55014186C) <i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	38	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject van de Nederlandse Spoorwegen met WhatsApp en sms-meldingen" (55014186C) <i>Spreekers:</i> Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	38
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à vapeur" (55013881C) <i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	40	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stoomtrein" (55013881C) <i>Spreekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	40
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre la SNCB et Interparking" (55013956C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	40	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen de NMBS en Interparking" (55013956C) <i>Spreekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	40
Questions jointes de	41	Samengevoegde vragen van	41
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les alternatives à la ligne Turnhout-	41	- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieven voor de lijn	41

Binche" (55013974C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les améliorations sur la ligne Turnhout-Binche" (55014372C)

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

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

Orateurs: **Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Turnhout-Binche" (55013974C)

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

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

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

Sprekers: **Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MARDI 23 FEVRIER 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSdag 23 FEBRUARI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 32 sous la présidence de M. Tomas Roggeman.

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

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

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène" (55013877C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les alternatives aux trains à traction diesel de la SNCB" (55014316C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les solutions possibles pour les lignes ferroviaires non électrifiées restantes" (55014317C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les alternatives aux lignes diesel" (55014369C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène" (55014376C)

01.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *En Belgique, de nombreuses lignes de chemin de fer sont encore dépourvues de caténaires et nécessitent donc l'utilisation de trains diesel polluants et bruyants. Cette réalité est difficilement conciliable avec nos ambitions climatiques. De plus en plus de lignes ferroviaires sont électrifiées mais ces investissements sont onéreux et chronophages. De nombreux pays testent les trains à hydrogène. Nos chemins de fer doivent suivre la voie de l'innovation et de la durabilité.*

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

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

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

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De waterstoffrein" (55013877C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Alternatieven voor de dieseltractietreinen van de NMBS" (55014316C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De studie over de mogelijke oplossingen voor de resterende niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55014317C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De studie naar alternatieven voor diesellijnen" (55014369C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De waterstoffrein" (55014376C)

01.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *In ons land hebben nog heel wat spoorlijnen geen bovenleiding en worden vervuilende en lawaaierige dieseltreinen ingezet. Dit valt moeilijk te rijmen met onze klimaatambities. Steeds meer spoorlijnen worden geëlektrificeerd, maar dit zijn dure investeringen die lang aanslepen. In vele landen gebeuren tests met waterstoffreinen. Onze spoorwegen moeten mee op het spoor van de innovatie en de verduurzaming.*

Quelles initiatives le ministre prendra-t-il afin d'encourager Infrabel à emprunter cette voie? Ambitionne-t-il de tester le train à hydrogène en Belgique?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): Selon les conclusions de l'étude de Transport & Mobility Leuven (TML), il est fortement recommandé de parvenir à terme à la suppression complète des trains diesel et il ne faut pas mettre l'accent uniquement sur l'électrification.

Le ministre adhère-t-il à cet objectif de suppression de la traction diesel? À quelles lignes ferroviaires accordera-t-il la priorité? Dans son exposé d'orientation politique, il privilégie la traction électrique. Le ministre s'en tiendra-t-il à cette solution?

Il a demandé des études complémentaires aux deux entreprises ferroviaires. Quels aspects doivent-ils encore être étudiés? Prendra-t-il des mesures afin que puissent être déployées dans le futur de nouvelles technologies?

01.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): En vue d'abandonner les trains diesel polluants sur les lignes ferroviaires non électrifiées, le bureau d'étude Transport & Mobility Leuven a publié une étude sur les avantages et inconvénients d'une électrification de ces lignes, d'un système de batterie ou du système hydrogène.

Elle souligne l'intérêt de l'électrification et des batteries pour une période intermédiaire et considère les trains à hydrogène comme risqués pour des raisons techniques.

Quels sont les enseignements de cette étude? Quelles suites y apporterez-vous? Comptez-vous étudier le développement des systèmes de recharge pour les batteries? Des investissements prioritaires se dégagent-ils déjà?

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'étude démontre clairement qu'il faut passer rapidement à la "dédieselisation" de la SNCB et précise que s'il est décidé d'électrifier, il est recommandé de donner la priorité à la ligne Eeklo-Gand-Renaix.

Hier soir, le conseil communal de Renaix a adopté à l'unanimité une motion qui demande notamment l'électrification de la ligne Renaix-Eeklo.

Welke faciliterende initiatieven in die zin zal de minister nemen ten aanzien van Infrabel? Deelt hij de ambitie om een proefproject met een waterstoffrein in België uit te voeren?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): De studie van Transport & Mobility Leuven (TML) concludeert dat het sterk aangeraden is om op termijn volledig af te stappen van dieseltreinen en toont aan dat er niet alleen op elektrificatie mag worden gefocust.

Onderschrijft de minister de doelstelling om van dieseltractie af te stappen? Welke spoorlijnen zal hij prioriteit geven? In de beleidsverklaring is elektrische tractie de voorkeursoplossing. Blijft de minister hierbij?

De minister wilde bijkomend onderzoek van de twee spoorbedrijven. Wat moet er nog worden onderzocht? Zet hij stappen om in de toekomst alternatieve technologieën op het terrein uit te rollen?

01.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Met het oog gericht op het gebruik van andere duurzame vervoerswijzen om dieseltractie op de resterende niet-geëlektrificeerde spoorlijnen te vervangen heeft het studiebureau Transport & Mobility Leuven een studie gepubliceerd over de voor- en nadelen van verschillende opties: de volledige elektrificatie van deze lijnen, het gebruik van batterijtreinen of het inzetten van waterstoffreinen.

Het studiebureau benadrukt de maatschappelijke winst van de elektrificatie en het tijdelijke gebruik van batterijtreinen, maar beschouwt waterstoffreinen onder de huidige technische randvoorwaarden als de meest risicovolle investering.

Wat leert ons deze studie? Hoe zult u er gevolg aan geven? Zult u de ontwikkeling van laadsystemen voor batterijtreinen bestuderen? Is er al zicht op de prioritaire investeringen?

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De studie maakt duidelijk dat men snel moet overschakelen naar de ontdieselings van de NMBS en indien er wordt beslist tot elektrificatie, raadt de studie aan om aan de lijn Eeklo-Gent-Ronse prioriteit te geven.

Gisteravond heeft de gemeenteraad van Ronse unaniem een motie goedgekeurd die onder meer de elektrificatie van de lijn Ronse-Eeklo vraagt.

Le ministre accèdera-t-il à cette demande? Introduira-t-il un projet à l'échelon européen à cet effet et la SNCB et Infrabel l'exécuteront-ils avec leurs propres moyens?

01.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Les trains diesel sont des moyens de transport d'un autre temps. Il est frappant de constater que toutes les lignes diesel se trouvent en Flandre orientale. La majeure partie de ces lignes traversent une région naturelle: les Ardennes flamandes. Plusieurs facteurs doivent donc nous inciter à analyser sérieusement la situation. L'électrification de ces lignes a déjà été évoquée dans la stratégie ferroviaire élaborée par la Flandre en 2013. Lors de la discussion sur l'exposé d'orientation politique, le ministre s'est montré assez sceptique concernant le recours à des trains propulsés à l'hydrogène. L'étude qui vient d'être publiée fera peut-être bouger les lignes.

Le ministre va-t-il continuer à défendre la traction diesel? L'électrification ou le recours à l'hydrogène est-il envisageable pour certaines lignes? Gand est un nœud de communication pour trois lignes sur les quatre concernées. Cette ville maîtrise déjà l'hydrogène et l'applique dans divers domaines.

01.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je me réjouis, bien évidemment, que l'entrepreneuriat durable constitue l'une des priorités d'Infrabel. L'attention portée à la durabilité et à l'innovation fera également partie du nouveau plan de politique environnementale et de la stratégie climatique, à laquelle Infrabel met actuellement la dernière main.

Mon cabinet accordera sa pleine coopération au projet Rail Ghent Terneuzen, compte tenu de toutes les solutions de substitution aux trains diesel polluants, telles que l'électrification, les trains à batteries ou les trains à hydrogène.

Les résultats des tests effectués à l'étranger au moyen de trains à hydrogène s'avèrent en effet positifs, même si de nombreux points doivent encore être éclaircis. L'hydrogène n'est pas non plus nécessairement produit d'une manière écologique. C'est ce qui est également ressorti de l'étude relative aux différents modes de substitution à la traction diesel que le SPF Mobilité et Transports a publiée vendredi dernier. Il va de soi que j'adhère pleinement à la conclusion de l'étude, qui préconise le remplacement complet des trains diesel, même si ceux-ci répondent à des standards plus élevés que la flotte actuelle. Il apparaît par ailleurs que l'électrification complète présente potentiellement des avantages sociaux importants. Je demanderai à la SNCB et à Infrabel de

Zal de minister hieraan gehoor geven? Zal hij hiervoor een project indienen bij Europa of zullen de NMBS en Infrabel dit met eigen middelen uitvoeren?

01.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Dieseltreinen zijn niet meer van deze tijd. Het is opvallend dat al deze lijnen zich in Oost-Vlaanderen bevinden. Het grootste deel ervan doorkruist de groene Vlaamse Ardennen. Er zijn dus meerdere redenen om een en ander ernstig onder de loep te nemen. Elektrificatie werd ook al in de Vlaamse spoorstrategie van 2013 naar voren geschoven. Bij de bespreking van de beleidsverklaring was de minister nog enigszins sceptisch over waterstofftreinen. Misschien doet de studie wel een en ander bewegen.

Zal de minister vasthouden aan de dieseltreinen? Is elektrificatie of waterstof een optie voor bepaalde lijnen? Gent is het knooppunt voor drie van de vier lijnen. Deze stad bezit de kennis van waterstof reeds en werkt ze op diverse domeinen uit.

01.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik ben uiteraard blij dat duurzaam ondernemen een van de prioriteiten is van Infrabel. De aandacht voor duurzaamheid en innovatie zal ook deel uitmaken van het nieuwe milieubeleidsplan en de klimaatstrategie, waar Infrabel momenteel de laatste hand aan legt.

Mijn kabinet zal alle medewerking verlenen aan het project Rail Ghent Terneuzen, rekening houdend met alle bestaande alternatieven voor vervuilende dieseltreinen zoals elektrificatie, batterijtreinen of waterstofftreinen.

De resultaten van de buitenlandse testen met de waterstoffrein blijken inderdaad positief, maar er moet nog veel worden uitgeklaard. Waterstof wordt ook niet noodzakelijk op een ecologische wijze aangemaakt. Dat bleek ook uit de studie over de verschillende alternatieven voor dieseltractie die de FOD Mobiliteit en Vervoer vorige vrijdag publiceerde. De conclusie van de studie – de volledige vervanging van dieseltreinen, zelfs als deze aan hogere standaarden voldoen dan de huidige vloot – treed ik uiteraard volmondig bij. Voorts blijkt dat de volledige elektrificatie potentieel grote maatschappelijke baten heeft. Ik zal de NMBS en Infrabel vragen om de studie verder uit te werken. Het is uiteraard nog te vroeg om al te spreken over prioriteiten en budgetten.

poursuivre le développement de l'étude. Il est évidemment encore trop tôt pour parler de priorités et de budget.

(En français) Cela dépendra notamment des moyens disponibles et des gains proportionnels aux investissements.

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre veut supprimer la traction diesel mais il est incapable de nous dire clairement s'il est favorable ou défavorable aux trains propulsés à l'hydrogène ou au moyen de batteries. Or nous aurions précisément besoin d'une position claire à ce sujet. Je comprends que l'étude doit être affinée, mais nous devons nous garder de multiplier les études et les travaux de recherche. Parfois il faut savoir décider.

01.08 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La priorité est d'avoir un transport et une technologie plus propres pour le rail. Je me réjouis que les entreprises ferroviaires analysent cette étude.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Même s'il s'agit d'une étude intéressante, je tiens à faire observer qu'elle analyse principalement la réduction progressive de l'utilisation du diesel pour les trains de voyageurs et accessoirement pour les trains de marchandises. Osons espérer que la technologie nous permettra de réaliser notre objectif dans ces deux domaines.

L'incident est clos.

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

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

(Frans) Dat zal onder meer afhangen van de beschikbare middelen en van de baten in verhouding tot de investeringen.

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil de dieseltractie afschaffen, maar kan niet zeggen of hij voor of tegen waterstof- of batterijtreinen is. Dat is net de duidelijkheid die nodig is. Ik begrijp dat de studie verder moet worden uitgewerkt, maar we moeten ons er voor hoeden om niet studie na studie na onderzoek te voeren. Er moeten ook knopen worden doorgesneden.

01.08 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De prioriteit bestaat erin over schonere treinen met een milieuvriendelijker technologie te kunnen beschikken. Ik ben blij dat de spoorwegbedrijven zich over die studie buigen.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is een interessante studie, maar ik wil toch de kanttekening maken dat ze vooral de uitfasering van dieselgebruik voor reizigerstreinen belicht en minder voor goederentreinen. Laten we hopen dat de technologie ons in staat zal stellen om beide haalbaar te maken.

Het incident is gesloten.

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

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

Mobilitéé) sur "Les conséquences des conditions hivernales pour les usagers du rail" (55014387C) voor treinreizigers" (55014387C)

02.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Comment la SNCB organise-t-elle l'accueil de nuit des sans-abris? Dans quelles gares? Selon quels horaires? Avec quelles facilités au niveau de l'accueil et de la sécurité? Qu'attend-on de la SNCB en la matière? Quel est le coût supplémentaire et quelles compensations la SNCB reçoit-elle pour ce service? De qui? Combien de personnes peuvent-elles être accueillies dans chaque gare? Y a-t-il un maximum? Qu'est-il prévu comme installations sanitaires? Veille-t-on à la distanciation sociale? Quels espaces sont-ils ventilés davantage?*

02.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le trafic ferroviaire a été très perturbé par la vague de froid qui nous a amené d'abondantes chutes de neige et de fortes gelées, en particulier dans le nord du pays, la semaine passée. Parmi les problèmes rencontrés, citons des trains supprimés, des retards importants, des aiguillages gelés alors qu'ils pouvaient être chauffés ou encore, des équipements de déneigement qui n'ont pas été sortis suffisamment rapidement.

Quand et comment le plan hiver d'Infrabel et de la SNCB a-t-il été activé? Quelles mesures ont été prises respectivement avant et pendant la vague de froid? Quelle a été l'incidence de ce gel intense sur les trafics voyageurs et marchandises? Quels enseignements ont été tirés de cette situation?

02.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Les équipes d'Infrabel et de la SNCB ont préservé une circulation fluide sur le rail belge malgré la récente vague de froid.

Néanmoins, le plan hivernal de la SNCB prévoit de déneiger les quais et entrées de gares. Du personnel et des stocks de sel sont prévus à cet effet. Or, on a constaté des quais non dégagés et, à Pepinster, un navetteur a été hospitalisé après une chute sur le quai.

Disposez-vous d'un retour des interventions réalisées lors de la dernière vague de froid? Quel fut le taux de déneigement des quais et de gares? Le personnel y suffit-il? Certaines gares ne sont-elles pas moins bien servies? Les situations problématiques, comme à Pepinster, feront-elles l'objet d'une analyse et d'un suivi spécifique?

02.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Hoe organiseert de NMBS de nachtelijke opvang van daklozen? In welke stations? Volgens welke uren? Met welke opvang- en beveiligingsfaciliteiten? Wat verwacht men ter zake van de NMBS? Hoeveel kost dit extra en welke vergoedingen krijgt de NMBS daarvoor? Van wie? Hoeveel mensen kan men opvangen per station? Geldt daarvoor een maximum? Wat zijn de sanitaire voorzieningen? Waakt men over de social distancing? In welke ruimtes wordt extra verlucht?*

02.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het treinverkeer in ons land heeft vorige week de nodige hinder ondervonden van de winterprik, met heel wat sneeuw en stevige vriestemperaturen, zeker in het noorden. Treinen werden afgeschaft of liepen behoorlijk wat vertraging op, wissels raakten bevroren, terwijl die toch kunnen worden verwarmd, sneeuwpluigen rukten te laat uit, enzovoort.

Hoe en wanneer werd het winterplan van Infrabel en de NMBS geactiveerd? Welke maatregelen werden vooraf uitgerold en opgestart? Wat deed men tijdens de winterprik zelf? Wat was de impact van die winterprik op het treinverkeer voor reizigers en op het goederenvervoer? Welke lessen worden hieruit getrokken?

02.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): De teams van Infrabel en de NMBS hebben de vlotte doorstroming van het spoorwegverkeer gevrijwaard, ondanks de recente koudegolf.

Overeenkomstig het winterplan van de NMBS moet de sneeuw op de perrons en aan de ingangen van de stations geruimd worden. Daartoe is er voorzien in het nodige personeel en zijn er zoutvoorraden beschikbaar. Men heeft echter vastgesteld dat er perrons niet sneeuwvrij werden gemaakt en in Pepinster moest er een reiziger naar het ziekenhuis worden overgebracht nadat hij op het perron was uitgedalen.

Beschikt u over meer informatie met betrekking tot hetgeen er werd ondernomen tijdens de jongste koudegolf? Welk percentage van de perrons en van de stationsingangen werd er sneeuwvrij gemaakt? Volstond het daarvoor ingezette personeel? Zijn bepaalde stations er niet bekaaid afgekomen? Zullen de problematische situaties, zoals in

Pepinster, worden geanalyseerd en volgt er nadien een specifieke follow-up?

02.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Quand Infrabel a-t-il activé son plan hiver? Certains membres de son personnel m'ont en effet fait savoir à l'avance que l'intervention de leurs équipes ne serait pas prévue suffisamment tôt. Quelles mesures préventives Infrabel a-t-il éventuellement prises durant le week-end qui a précédé la vague de froid? A-t-il déjà évalué les problèmes qui se sont posés? Dans l'affirmative, à quel résultat cette évaluation a-t-elle abouti et quelles en seront les conséquences? Dans la négative, Infrabel prévoit-il une concertation ou une évaluation? À quoi devons-nous nous attendre?

02.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Wanneer werd het winterplan van Infrabel effectief geactiveerd? Personeel van Infrabel vertelde me immers op voorhand dat de inzet van hun ploegen te laat zou komen. Welke preventieve maatregelen werden eventueel genomen in het weekeinde ervoor? Zijn de problemen al geëvalueerd? Met welk resultaat en gevolg? Komt er desgevallend nog overleg of een evaluatie? Wat mogen we ons daar bij voorstellen?

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Des vagues de froid sévissent chaque année. Celle que nous venons de traverser a entraîné de très nombreuses conséquences pour les voyageurs: retards, suppressions de trains et impossibilité, pour certains membres du personnel de la SNCB, d'arriver à leur travail.

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Winterprikken komen jaarlijks terug. Ook nu had dit heel wat gevolgen voor de treinreizigers: vertragingen, afgeschafte treinen, NMBS-personeel dat niet op het werk geraakte.

Combien de trains ont été supprimés durant cet épisode hivernal? Combien de minutes de retard supplémentaires ont été causées par cette situation? Combien d'aiguillages étaient-ils gelés? Comment prévenir ces problèmes? Qui est responsable du déneigement des parkings de la SNCB, des quais et des abords des gares dépourvues de personnel? Combien d'accidents les intempéries ont-elles provoqués et où ont-ils eu lieu?

Hoeveel treinen werden afgeschaft tijdens deze winterprik? Hoeveel minuten extra vertraging heeft dit veroorzaakt? Hoeveel wissels waren bevroren? Hoe kan men dat voorkomen? Wie is verantwoordelijk voor het ijsvrij houden van de NMBS-parkings, de perrons en de stationsomgeving in de onbemande stations? Hoeveel ongevallen zijn hierdoor gebeurd en waar precies?

02.06 Marianne Verhaert (Open Vld): *Le temps froid a posé des problèmes, même si ces derniers ont été moins importants qu'aux Pays-Bas.*

02.06 Marianne Verhaert (Open Vld): *Het koude weer heeft gezorgd voor problemen, hoewel minder dan in Nederland.*

Quelle incidence aura un éventuel nouvel épisode hivernal intense sur la situation des voyageurs? Comment la SNCB et Infrabel se sont-ils préparés à cette éventualité? Comment mieux préparer les trains et les infrastructures ferroviaires à des conditions hivernales? Quelles mesures la SNCB et Infrabel prennent-elles à long terme?

Welke impact verwacht men voor de treinreiziger bij latere barre weersomstandigheden? Hoe hebben de NMBS en Infrabel zich voorbereid? Hoe kan men de treinen en de spoorinfrastructuur beter wapenen tegen winters weer? Wat ondernemen de NMBS en Infrabel daartoe op lange termijn?

02.07 Georges Gilkinet, ministre (en français): En hiver, le givre sur la caténaire et la perte d'adhérence des trains perturbent le trafic. Confrontés à ces conditions, les Pays-Bas ont arrêté le trafic. Chez nous, les efforts d'Infrabel et de la SNCB ont permis de limiter les perturbations. Je félicite les travailleurs qui se sont activés par ces températures extrêmes.

02.07 Minister Georges Gilkinet (Frans): In de winter kunnen berijmde bovenleidingen en het verlies van grip op gladde sporen het treinverkeer verstoren. In Nederland viel het treinverkeer helemaal stil door de winterse weersomstandigheden. Bij ons bleef de verstoring van het treinverkeer beperkt dankzij de inspanningen van Infrabel en de NMBS. Ik wil de werknemers die deze extreme temperaturen getrotseerd hebben om alles zo goed mogelijk te

laten verlopen alle lof toezwaaien.

Celles-ci sont surveillées pour réagir efficacement. Le plan hivernal conjoint Infrabel/SNCB décrit les équipements, infrastructures et ressources humaines nécessaires au service et à l'accueil, notamment aux abords des gares et parkings et sur les quais.

Les employés et le matériel roulant sont préparés à ces conditions. Par exemple, les conducteurs de trains ajustent leur vitesse et leur comportement de freinage. Je citerai aussi des dispositions préventives, dont je vous transmettrai la liste.

(En néerlandais) En cas de gel nocturne sévère, les locomotives et les rames sont maintenues sous tension. Lorsque les températures descendent sous zéro degré, le matériel est chauffé afin de maintenir une température constante de cinq degrés et d'assurer le départ du premier train dans les meilleures conditions possibles.

Le personnel met tout en œuvre pour déneiger les quais et les accès aux gares, de même que les voies et les faisceaux de garage dans les ateliers. Ceux-ci disposent de techniciens supplémentaires afin de réparer le matériel défectueux dans les meilleurs délais. Une trentaine de locomotives a été équipée d'une meuleuse en acier pour éliminer la glace des caténaires. À Arlon, afin d'éviter l'accumulation de neige et de glace, de l'antigel est aspergé sur le bas des rames.

(En français) Par ailleurs, Infrabel a sollicité les gestionnaires de réseaux polonais et italiens afin de s'inspirer de leurs bonnes pratiques. Il en ressort qu'Infrabel recourt déjà aux mesures utilisées ailleurs pour limiter l'impact des conditions hivernales.

(En néerlandais) La SNCB ferme ses gares chaque nuit pendant quelques heures pour les nettoyer. En raison de la pandémie, il faut désinfecter le bâtiment. La fermeture se fait généralement entre le passage du dernier train et l'arrivée du premier, c'est-à-dire entre une heure et demie et quatre heures du matin.

Lors d'une période de froid extrême, la SNCB met en œuvre son plan pour les vagues de grand froid. Ainsi, les personnes qui n'ont pas trouvé de place dans les centres d'hébergement de nuit peuvent passer la nuit dans les gares de Bruxelles-Midi, Gand-Saint-Pierre, Anvers-Central, Liège-Guillemins et Charleroi-Sud.

De weersomstandigheden worden gemonitord, zodat er efficiënt op ingespeeld kan worden. In het gemeenschappelijke winterplan van Infrabel en de NMBS worden de uitrusting, infrastructuur en human resources omschreven die nodig zijn om de treindienst en het onthaal van de reizigers, met name rond de stations en parkings en op de perrons, te verzekeren.

De werknemers en het rollend materieel zijn hierop voorbereid. Zo passen de treinbestuurders hun snelheid en remgedrag aan. Voorts worden er preventieve maatregelen genomen; ik zal u de lijst van die maatregelen bezorgen.

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

Het personeel doet alles om de perrons en de stationstoegangen sneeuwvrij te maken, net als de spoor- en uitwijkbundels in de werkplaatsen. De werkplaatsen hebben extra technici om defect materieel zo snel mogelijk te herstellen. Een dertigtal locomotieven werd uitgerust met een stalen slijper om ijs van de bovenleiding te schrapen. In Aarlen wordt antivries aan de onderkant van de treinen aangebracht om ophoping van sneeuw en ijs te vermijden.

(Frans) Infrabel is trouwens bij de Poolse en Italiaanse spoornetbeheerders te rade gegaan om uit hun good practices inspiratie te putten. Daaruit blijkt dat Infrabel reeds een beroep doet op de maatregelen die elders toegepast worden om de impact van winterweer te beperken.

(Nederlands) De NMBS sluit haar stations elke nacht een paar uren om ze schoon te maken. Tijdens deze pandemie moet het pand worden gedesinfecteerd. De sluiting vindt meestal plaats tussen de passage van de laatste trein en de aankomst van de eerste trein tussen half twee en vier uur 's nachts.

In een periode van extreme koude activeert de NMBS haar plan voor zware koudegolven. Hierdoor kunnen mensen die geen nachtopvang vinden, blijven slapen in Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters, Antwerpen-Centraal, Luik-Guillemins en Charleroi-Zuid.

(En français) Je remercie la SNCB pour cet acte de solidarité.

(En néerlandais) La SNCB est convenue avec les villes concernées d'une prochaine prise de contact avec les services sociaux et les services d'hébergement. L'objectif? Trouver pour les sans-abris un autre toit que la gare. Les sans-abris peuvent exceptionnellement rester dans la gare. La SNCB ne signale pas de capacité maximale, mais la situation doit rester gérable. L'objectif final reste d'aiguiller les sans-abris vers l'accueil de nuit.

La SNCB mobilise toute l'année trois personnes sur place pour entrer en contact avec les personnes vulnérables et les diriger vers les services sociaux appropriés. Accueillir des personnes la nuit par temps très froid n'entraîne pas de coûts supplémentaires. Le respect de la distance sociale est pris en compte. Les espaces sont suffisamment grands pour assurer la ventilation.

La solution la plus humaine est d'empêcher que des personnes soient confrontées au sans-abrisme. Si ce n'est pas possible, il vaut mieux chercher une solution structurelle qui permette aux personnes concernées de jouir d'un minimum de confort, ce qui n'est pas le cas dans la gare. La gare est la dernière solution, nécessaire toutefois pour sauver des vies humaines.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): L'accueil des sans-abris dans les gares n'est effectivement pas une solution structurelle. Il ne faudrait pas refiler ces tâches à la SNCB.

02.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Les travailleurs ont fait en sorte que le système ferroviaire fonctionne au mieux dans des conditions difficiles. Cet objectif a été atteint en grande partie, mais j'espère que cette fois-ci également, des leçons en seront tirées et que des ajustements seront apportés si nécessaire.

02.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Cette année, les choses se sont bien passées. Néanmoins, au vu des problèmes rencontrés, l'évaluation devra être externalisée, en partenariat avec les représentants des travailleurs et des usagers, pour toujours faire mieux.

02.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je n'ai obtenu aucune réponse à la plupart de mes questions. Le personnel doit notamment veiller à ce que les gares soient exemptes de verglas, mais de

(Frans) Ik wil de NMBS bedanken voor die blijk van solidariteit.

(Nederlands) De NMBS heeft overeenkomsten met de betrokken steden om contact op te nemen met de sociale diensten en huisvestingsdiensten, om een ander onderdak te vinden dan het station. Mensen kunnen uitzonderlijk in het station blijven. De NMBS geeft geen maximumcapaciteit op, maar de situatie moet beheersbaar blijven. Het uiteindelijke doel blijft om mensen naar de nachtopvang te sturen.

De NMBS heeft het hele jaar door drie mensen ter plaatse om kwetsbare mensen te bereiken en hen door te verwijzen naar de juiste sociale diensten. Het 's nachts verwelkomen van mensen bij zeer koud weer brengt geen extra kosten met zich mee. Er wordt aandacht besteed aan het respecteren van de sociale afstand. De ruimtes zijn groot genoeg om voor ventilatie te zorgen.

De meest humane oplossing is voorkomen dat mensen dakloos worden. Lukt dat niet, dan is het beter om voor een structurele oplossing te zorgen die mensen van een minimum aan comfort laat genieten, wat in het station niet het geval is. Het station is de laatste, maar noodzakelijke oplossing om mensenlevens te redden.

02.08 Tomas Roggeman (N-VA): Daklozenopvang in de stations is inderdaad geen structurele oplossing. Het is niet de bedoeling dergelijke taken op de NMBS af te schuiven.

02.09 Jef Van den Bergh (CD&V): De werknemers hebben het spoorstelsel zo goed mogelijk laten functioneren in moeilijke omstandigheden. Dat is grotendeels gelukt, maar ik hoop dat hieruit opnieuw lessen worden getrokken en er eventueel bijsturingen gebeuren.

02.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Dit jaar zijn de zaken goed verlopen. Niettemin zal de evaluatie in het licht van de problemen die zich voorgedaan hebben zo veel mogelijk door externe actoren uitgevoerd moeten worden, in samenwerking met de vertegenwoordigers van de werknemers en de treinreizigers, zodat er steeds verbeteringen kunnen worden aangebracht.

02.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op de meeste van mijn vragen heb ik geen antwoord gekregen. Het personeel moet ook de stations ijsvrij houden, maar in veel stations is er al geen

nombreuses gares n'ont déjà plus de personnel.

personeel meer.

02.12 Marianne Verhaert (Open Vld): Les horaires ont été quelque peu perturbés, mais tout est resté dans des proportions acceptables. Les collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel ont donc beaucoup de mérite. Je demande au ministre d'élaborer également un plan été.

02.12 Marianne Verhaert (Open Vld): De dienstregeling was wat verstoord, maar het viel allemaal nogal mee. De medewerkers van de NMBS en Infrabel verdienen dus zeker een pluim. Ik vraag de minister om ook werk te maken van een zomerplan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question et interpellation jointes de
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La revalorisation de la ligne 20 Hasselt-Maastricht" (55012232C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réalisation de la liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (55000102I)

03 Samengevoegde vraag en interpellatie van
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herwaardering van spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht" (55012232C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De realisatie van de spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (55000102I)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Bien que je respecte l'accord de gouvernement flamand, plutôt que de libérer des centaines de millions d'euros pour le projet de tram rapide Spartacus qui n'est pas optimal, je remettrais à l'honneur l'historique ligne ferroviaire 20 entre Hasselt et Maastricht. Qu'en pense le ministre?

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Hoewel ik het Vlaams regeerakkoord respecteer, zou ik in plaats van honderden miljoenen vrij te maken voor het suboptimaal Spartacussneltramproject de historische spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht in ere herstellen. Hoe staat de minister hier tegenover?

03.02 Frank Troosters (VB): Il est incompréhensible que la Flandre n'ait pas de connexion ferroviaire directe avec les Pays-Bas et le bassin de la Ruhr en Allemagne ou de raccordement avec l'importante voie internationale du train des trois pays. L'infrastructure nécessaire pour la liaison ferroviaire entre Hasselt et Maastricht est pourtant en grande partie en place. Il est toutefois essentiel que les plans de destruction du pont sur la Meuse dans le Limbourg néerlandais ne soient pas mis à exécution.

03.02 Frank Troosters (VB): Het is onbegrijpelijk dat Vlaanderen geen rechtstreekse spooraansluiting heeft naar Nederland en het Duitse Ruhrgebied of op de internationaal belangrijke drielandenroute. De noodzakelijke infrastructuur voor de spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht is nochtans grotendeels aanwezig. Het is echter cruciaal dat de plannen om de Maasbrug in Nederlands Limburg te slopen niet doorgaan.

Quelles actions le gouvernement a-t-il déjà entreprises? Comment sera rapidement créé un accès ferroviaire vers Maastricht?

Welke acties heeft de regering al ondernomen? Hoe zal er snel een spoorontsluiting naar Maastricht worden gerealiseerd?

03.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je suis conscient des nombreuses demandes de connexions transfrontalières dans le Limbourg. Cependant, il n'est pas prévu de rouvrir la ligne 20. En collaboration avec De Lijn, Infrabel a déjà effectué de nombreux préparatifs pour la ligne 1 du projet Spartacus, un projet de tramway rapide du gouvernement flamand. Pour plus d'informations, je vous renvoie donc à mon homologue flamand, la ministre Lydia Peeters.

03.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik ben op de hoogte van de vele vragen naar grensoverschrijdende verbindingen in Limburg. Er zijn momenteel echter geen plannen om lijn 20 te heropenen. Samen met De Lijn trof Infrabel immers al veel voorbereidingen voor lijn 1 van het Spartacusproject, een sneltramproject van de Vlaamse overheid. Voor meer informatie verwijs ik dan ook door naar mijn Vlaamse collega, minister Lydia Peeters.

03.04 Wouter Raskin (N-VA): Je ne parierais pas un cent sur la réalisation du projet Spartacus. Nous devons être prévoyants, c'est pourquoi j'aurais voulu savoir comment le ministre envisage un

03.04 Wouter Raskin (N-VA): Ik zou er mijn centen niet durven op inzetten dat het Spartacusproject er ooit komt. We moeten vooruitziend zijn en daarom had ik graag de visie

avenir sans Spartacus, au cas où le projet serait abandonné.

03.05 Frank Troosters (VB): Le projet flamand Spartacus est en effet dénué d'intérêt car il ne desservirait ni la gare de Hasselt, ni celle de Maastricht. Il enchaînerait donc les occasions manquées. Tant que le projet Spartacus ne sera pas abandonné, les Pays-Bas ne verront pas l'intérêt de garder le pont sur la Meuse. J'ai déposé une motion de recommandation en ce sens étant donné que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer en la matière.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

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

- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à amener davantage de gens à faire usage du train;
- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à élargir significativement l'offre ferroviaire;
- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à améliorer les liaisons avec les réseaux ferroviaires étrangers;
- considérant les projets de mobilité du gouvernement visant à investir dans la mobilité multimodale et collective;
- considérant que la Flandre ne dispose d'aucun raccordement ferroviaire direct au train international des trois pays reliant Aix-la-Chapelle, Maastricht et Liège;
- considérant que la Flandre ne dispose d'aucun accès ferroviaire direct au bassin de la Ruhr;

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

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

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

- considérant que le tronçon de la ligne ferroviaire 20 qu'il faudrait réactiver est plutôt

van de minister gekend voor het geval Spartacus zou sneuvelen.

03.05 Frank Troosters (VB): Het Vlaamse Spartacusproject is inderdaad volkomen waardeloos, want zowel in Hasselt als in Maastricht wordt niet eens het station bereikt. Er worden enorme kansen gemist. Zolang Spartacus niet begraven is, zal Nederland het nut van de Maasbrug niet inzien. Omdat er hier een rol is weggelegd voor de federale regering, heb ik een motie van aanbeveling ingediend.

Moties

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

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

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

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om het spooraanbod gevoelig uit te breiden;
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om de verbindingen met buitenlandse spoornetwerken te verbeteren;
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om in te zetten op multimodale en collectieve mobiliteit;
- overwegende dat Vlaanderen geen enkele rechtstreekse spooraansluiting heeft op de internationale drielandentrein Aken-Maastricht-Luik;

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

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

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

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

- overwegende dat het te reactiveren gedeelte van spoorlijn 20 eerder beperkt is zodat dit aan een

restreint, de sorte que le coût de ce chantier serait relativement limité;

- considérant qu'une équipe d'experts du Herdenkingscomité Lijn 20 est prête à apporter son soutien au projet en fournissant les contacts et le savoir-faire nécessaires;

demande au gouvernement

- d'entamer immédiatement la concertation nécessaire avec l'administration provinciale du Limbourg néerlandais afin d'éviter la démolition du Maasbrug;

- d'entreprendre les démarches nécessaires auprès de tous les acteurs concernés afin de réactiver et de remettre en exploitation la ligne ferroviaire 20 de manière à relancer le trafic ferroviaire entre Hasselt et Maastricht."

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

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

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

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Sur une grande partie du réseau ferroviaire l'internet mobile n'est pas encore accessible dans les trains. La SNCB organise un projet pilote utilisant des fenêtres particulières qui amélioreront la réception.*

Le ministre peut-il nous en dire plus sur ce projet pilote? Existe-t-il d'autres mesures pour faciliter l'accès à l'internet mobile dans les trains?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le processus d'achat des fenêtres particulières est en cours. Elles seront testées sur une vingtaine de rames M6 d'ici la fin 2021. Si le projet s'avère fructueux, il pourrait être étendu à partir de la seconde moitié de 2022.

04.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Une bonne connexion internet dans le train offre vraiment une valeur ajoutée. J'espère que nous pourrions avancer rapidement.

L'incident est clos.

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

Président: Jean-Marc Delizée

relatif beperkte kostprijs kan;

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

vraagt de regering

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

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

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

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

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Grote delen van het spoornet hebben nog steeds geen mobiel internet in de trein. De NMBS is bezig met een proefproject met speciale ramen die de ontvangst verbeteren.*

Kan de minister dat proefproject toelichten? Zijn er nog andere maatregelen om het mobiel internet vlotter tot in de trein te krijgen?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het aankoopproces voor de speciale ramen is aan de gang. Ze zullen getest worden op een twintigtal M6-stellen tegen eind 2021. Als het project succesvol blijkt, kan het vanaf de tweede helft van 2022 verder worden uitgerold.

04.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Een goede internetverbinding op de trein biedt echt een meerwaarde. Ik hoop dat we snel vooruitgang kunnen boeken.

Het incident is gesloten.

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

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

05.01 Méliissa Hanus (PS): Le 13 décembre, la SNCB a lancé son plan de transport pour augmenter l'offre de trains de 4,7 % en 2023. La province du Luxembourg voit la fréquence sur les lignes Gouvy-Luxembourg et Athus-Libramont augmenter les week-ends. Néanmoins, elle est structurée autour de la ligne 162 Arlon-Namur, en travaux depuis treize ans.

La situation s'améliorerait d'ici trois ou quatre ans, bien que la date de fin soit officiellement 2027. Il faut trouver des solutions pour développer cette ligne même pendant le chantier.

Pourra-t-on augmenter durant les trois prochaines années la capacité et l'offre ferroviaire sur cette ligne tout en y continuant les travaux?

La finalisation de la portion Hatrival-frontière luxembourgeoise et l'augmentation de la vitesse commerciale attendue amélioreront-elles la ligne?

Si non, quelles sont les solutions pour valoriser la ligne et ne pas rester dans un *statu quo* jusqu'en 2023?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le nouveau plan de transport de la SNCB est positif pour la province de Luxembourg. La ligne 42 Liège-Gouvy-Luxembourg bénéficie, depuis décembre 2020, d'un train par heure et la ligne 165 de trains de week-end entre Virton, Athus et Arlon, à partir de mai.

Ma priorité est d'accélérer la modernisation de l'axe 3. Infrabel a terminé ses travaux entre Libramont et Arlon à l'automne 2020 et le tronçon a été restauré, la ligne 162 bénéficiant d'une offre omnibus horaire. Le tronçon est désormais à double voie entre Habay et Arlon. Il est difficile de combiner la priorité à l'axe 3 avec l'augmentation de la capacité ferroviaire.

La vitesse a été augmentée entre Libramont et Arlon, permettant de gagner 2 minutes depuis le 1^{er} février. L'accélération des travaux sur l'axe 3 dépend des moyens du cadre budgétaire belge et européen. J'ai adressé avec mon collègue luxembourgeois un courrier à la Commission pour la sensibiliser à cette liaison transfrontalière.

05.03 Méliissa Hanus (PS): Si je me réjouis que vous fassiez de ces travaux sur cette ligne qui représente une priorité pour les navetteurs

05.01 Méliissa Hanus (PS): Op 13 december heeft de NMBS haar vervoersplan voorgesteld, waarin staat dat het treinaanbod met 4,7 % moet toenemen tegen 2023. In de provincie Luxemburg zullen er tijdens het weekend meer treinen rijden op de lijnen Gouvy-Luxembourg en Athus-Libramont. De provincie leunt echter op één hoofdas, de lijn 162 Aarlen-Namen, waar al dertien jaar werken aan de gang zijn.

De situatie zou binnen drie of vier jaar verbeteren, hoewel de officiële einddatum voor de werken 2027 is. Er moeten oplossingen gevonden worden om die lijn zelfs tijdens de werken te ontwikkelen.

Kunnen de capaciteit en het treinaanbod op die lijn de komende drie jaar verhoogd worden terwijl de werken voortduren?

Zullen de afwerking van het baanvak Hatrival-Luxemburgse grens en de verwachte verhoging van de commerciële snelheid de lijn ten goede komen?

Zo niet, welke oplossingen zijn er om de lijn op te waarderen, zodat de status quo niet gehandhaafd wordt tot in 2023?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het nieuwe NMBS-vervoersplan is positief voor de provincie Luxemburg. Sinds december 2020 rijdt er op lijn 42 Luik-Gouvy-Luxembourg één trein per uur en vanaf mei zullen er op lijn 165 tijdens het weekend treinen rijden tussen Virton, Athus en Aarlen.

Mijn prioriteit is een versnelde modernisering van as 3. Infrabel heeft de werkzaamheden tussen Libramont en Aarlen in het najaar van 2020 afgerond en het baanvak werd hersteld, waardoor er op lijn 162 om het uur een stoptrein kan rijden. Het baanvak tussen Habay en Aarlen is voortaan dubbelsporig. Het is moeilijk om de prioriteit voor as 3 te laten samengaan met meer spoorcapaciteit.

De snelheid tussen Libramont en Aarlen werd verhoogd, zodat er sinds 1 februari 2 minuten kunnen gewonnen worden. De versnelling van de werkzaamheden op as 3 hangt af van de middelen uit het Belgische en Europese begrotingskader. Ik heb samen met mijn Luxemburgse ambtgenoot een brief gestuurd naar de Commissie om haar ontvankelijk te maken voor deze grensoverschrijdende verbinding.

05.03 Méliissa Hanus (PS): Hoewel ik blij ben dat u die werkzaamheden laat uitvoeren op deze lijn die zo belangrijk is voor de Luxemburgse pendelaars, is

luxembourgeois, il est dommage qu'ils doivent attendre si longtemps.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

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

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les projets de réforme du code de la route du ministre se situent-ils dans le prolongement des tentatives précédentes rejetées par les régions? Un accord avec les Régions peut-il encore être négocié? L'analyse du code de la route annoncée par le ministre constitue-t-elle l'un des éléments de sa réforme? Quel est l'état d'avancement de l'analyse et le calendrier de la réforme? Le code de la route traitera-t-il différemment les conducteurs de véhicules motorisés et de cycles?

06.02 Wouter Raskin (N-VA): Une révision du code de la route doit être réalisée en concertation avec les Régions.

Où en est ce dossier? Les Régions ont-elles déjà été consultées? Si non, quand cette concertation est-elle prévue? Quels seront les autres partenaires associés à cette réforme? Quelles sont les différences par rapport au projet de code de la route adapté du précédent ministre, rejeté par l'exécutif flamand? Comment le ministre répondra-t-il à ces objections et garantira-t-il la nécessaire sécurité juridique?

06.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Pour pouvoir réviser le code de la route, nous devons en discuter avec les Régions. La coopération en Conférence interministérielle Mobilité est encourageante. Mais pour avancer, il faudra du pragmatisme et moins d'éparpillement juridique.

(En néerlandais) Le présent projet est le résultat de concertations avec toutes les parties prenantes, mais s'est heurté à des contestations de compétences. Avec les partenaires régionaux, nous examinerons les points qu'il convient d'adapter.

het jammer dat ze nog zo lang moeten wachten.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

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

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Liggen de plannen van de minister voor een herziening van de wegcode in het verlengde van de vroegere pogingen, die vastliepen op het niet-akkoord van de regio's? Wordt er nog gewerkt aan een overeenkomst met de Gewesten? Vormt de door de minister aangekondigde screening van de wegcode een onderdeel van de gehele herziening ervan? Wat is de stand van zaken en de planning? Zullen bestuurders van gemotoriseerde voertuigen en van rijwielen verschillend behandeld worden in het verkeersreglement?

06.02 Wouter Raskin (N-VA): Een herziening van de wegcode moet gebeuren in samenspraak met de Gewesten.

Wat is de stand van zaken? Was er al overleg met de Gewesten of wanneer is dat gepland? Welke andere partners worden daarbij betrokken? Op welke punten wordt er afgeweken van het bestaande ontwerp van aangepaste wegcode van de vorige minster, dat op een afwijzing van de Vlaamse regering stootte? Hoe zal de minister tegemoetkomen aan die bezwaren en de nodige rechtszekerheid garanderen?

06.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Voor een herziening van de wegcode moet er overleg gepleegd worden met de Gewesten. De samenwerking in de Interministeriële Conferentie Mobiliteit is een bemoedigend signaal. Om vooruitgang te boeken is een meer pragmatische benadering nodig en moeten we de juridische versnippering van bevoegdheden tegengaan.

(Nederlands) Het huidige ontwerp is het resultaat van overleg met alle mogelijke belanghebbenden, maar liep vast op bevoegdheidsbetwistingen. In overleg met de regionale partners zal worden bekeken welke punten moeten worden aangepast.

L'analyse juridique existante du SPF Mobilité a une nouvelle fois été transmise à l'administration flamande et au cabinet de la ministre flamande compétente en janvier. Cette note a vocation à structurer la discussion sur les compétences et doit nous permettre d'aboutir à un compromis.

(En français) Nous sommes aussi en train d'examiner, dans le code en vigueur, quels articles devraient être adaptés pour promouvoir les usagers actifs de la route, comme les cyclistes et les piétons. Ensuite, une enquête permettra aux parties prenantes de faire connaître leurs idées. Les partenaires régionaux seront associés étroitement. La procédure officielle de consultation des Régions et du Conseil d'État est prévue pour l'automne, aux fins d'une publication à la fin de l'année.

(En néerlandais) Le traitement différent des usagers de la route n'est pas une fin en soi, mais la réforme du code de la route doit s'inscrire dans le contexte actuel de la mobilité. Le code de la route doit donc tenir compte du principe STOP. Chaque citoyen doit pouvoir choisir le moyen de transport qu'il utilise, et la sécurité de chacun doit être garantie.

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): J'attends avec impatience la concrétisation du principe STOP, que j'ai contribué à élaborer, dans le code de la route.

06.05 Wouter Raskin (N-VA): Je souhaite au ministre beaucoup de succès dans cet exercice qui n'est pas évident.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet du Park & Ride à Viville" (55012900C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55013654C)

07.01 Josy Arens (cdH): Votre prédécesseur m'a toujours répondu, à propos de la création du P+R de Viville, que la SNCB trouvait ce projet sans nécessité immédiate et donc non prioritaire. Vous m'avez répondu qu'une concertation aurait lieu avec votre homologue de la Région wallonne et le ministre de la Mobilité luxembourgeoise.

Confirmez-vous le soutien du gouvernement fédéral à ce projet? Où en est-il? À quelles décisions la concertation avec le Grand-Duché a-t-elle abouti?

De bestaande juridische analyse van de FOD Mobiliteit werd in januari nogmaals aan de Vlaamse administratie en aan de minister bezorgd. De nota moet de bevoegdheidsdiscussie structureren en ons in staat stellen om tot een vergelijk te komen.

(Frans) We onderzoeken ook welke artikelen van de vigerende wegcode aangepast moeten worden om het actieve gebruik van de weg, zoals fietsen of wandelen, te bevorderen. Voorts zullen de stakeholders via een enquête hun ideeën kenbaar kunnen maken. De gewestelijke partners zullen eveneens nauw betrokken worden. De officiële procedure met betrekking tot de raadpleging van de Gewesten en van de Raad van State staat voor oktober gepland, met het oog gericht op publicatie tegen het einde van het jaar.

(Nederlands) De verschillende behandeling van weggebruikers is geen doel op zich, maar de hervorming van de verkeersregels moet overeenstemmen met de huidige mobiliteitscontext. In het verkeersreglement moet daarom rekening worden gehouden met het STOP-principe. Elke burger moet kunnen kiezen welk vervoersmiddel hij gebruikt en eenieder's veiligheid moet worden gewaarborgd.

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kijk uit naar de concretisering van het STOP-principe in de wegcode, dat ik mee heb uitgewerkt.

06.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik wens de minister succes bij deze niet-evidente oefening.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor de park-and-ride in Viville" (55012900C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55013654C)

07.01 Josy Arens (cdH): Uw voorganger heeft me altijd geantwoord dat de NMBS het project van een P+R in Viville niet onmiddellijk noodzakelijk vond, en dus geen prioriteit. U hebt me geantwoord dat er overleg zou plaatsvinden met uw ambtgenoot van het Waalse Gewest en met de Luxemburgse minister van Mobiliteit.

Bevestigt u de steun van de federale regering voor dit project? Wat is de stand van zaken? Tot welke beslissingen heeft het overleg met het

Où en est la coordination avec la Région wallonne? Pouvez-vous faire le point sur la concertation trimestrielle entre la SNCB et les CFL à ce sujet? Soutiendrez-vous la création d'un parking et d'une plate-forme multimodale à Viville? Pensez-vous, comme votre prédécesseur, que ce projet devrait attendre la fin des travaux sur l'axe 3? Quel est le coût des travaux d'infrastructure pour que les trains démarrent à Stockem-Viville vers le Luxembourg?

Groothertogdom geleid? Hoe staat het met de coördinatie met het Waalse Gewest? Kunt u een stand van zaken geven van het driemaandelijkse overleg tussen de NMBS en de CFL over dit project? Steunt u de aanleg van een parking en een multimodaal platform in Viville? Bent u, net als uw voorganger, van mening dat dit project on hold zou moeten gezet worden tot de werkzaamheden op as 3 voltooid zijn? Hoeveel bedragen de kosten voor de infrastructuurwerkzaamheden om treinen vanuit Stockem-Viville naar Luxemburg te laten rijden?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Ma réponse du 11 novembre 2020 reste valable. Pour la SNCB, le parking de la gare de Viville n'est pas saturé et une extension ne se justifie pas. Je réitère néanmoins mon intention de mettre ce point à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec mon homologue luxembourgeois.

07.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): Mijn antwoord van 11 november 2020 blijft geldig. Volgens de NMBS is de stationsparking van Viville niet overvol en is er dus geen reden om die uit te breiden. Ik herhaal niettemin mijn voornemen om dit punt aan te kaarten tijdens de volgende ontmoeting met mijn Luxemburgse ambtgenoot.

La SNCB n'a pas étudié l'alternative d'un parking à étages sur l'actuel parking de la gare d'Arlon puisqu'il y a suffisamment de places.

De NMBS heeft het alternatief van een parking met meerdere verdiepingen boven op de huidige stationsparking van Aarlen niet onderzocht omdat er voldoende parkeerplaatsen zijn.

La modernisation de l'axe 3 est une priorité. Toute alternative aura du sens, une fois les travaux de modernisation de la ligne 162 achevés.

De modernisering van as 3 is een prioriteit. Elk alternatief zal zinvol zijn zodra de moderniseringswerkzaamheden op lijn 162 voltooid zijn.

Les travaux de réélectrification et de signalisation de la voie 3 en gare de Stockem sont estimés à 2 millions d'euros.

De herelektrificatie- en signalisatiewerkzaamheden voor spoor 3 in het station Stockem worden geraamd op 2 miljoen euro.

07.03 **Josy Arens** (cdH): Il est possible de réaliser avec la Région wallonne un projet important pour le Park & Ride, notamment un parking pour covoiturage. Je compte sur votre engagement en faveur de l'environnement pour développer des projets nous faisant circuler différemment, y compris dans la province de Luxembourg.

07.03 **Josy Arens** (cdH): Ik denk echt dat het mogelijk is om samen met het Waals Gewest een groot project uit te werken voor de park-and-ride, zoals een parking voor carpooling. Ik reken op uw commitment voor het milieu om projecten te ontwikkelen voor alternatieve vervoerswijzen, ook in de provincie Luxemburg.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55013920C de M. Arens est transformée en question écrite.

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

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

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

08.01 **Hervé Rigot** (PS): Les gares des communes semi-rurales comme Waremme ne proposent presque jamais le gardiennage des vélos. Nombre de navetteurs retrouvent leur vélo vandalisé à leur retour – quand ils le retrouvent. Par ailleurs, dans le

08.01 **Hervé Rigot** (PS): In de stations in semirurale gemeenten, zoals Borgworm, zijn er bijna nooit bewaakte fietsenstallingen. Tal van pendelaars treffen hun fiets bij terugkeer beschadigd aan – als hun fiets er überhaupt nog

parking pour voitures à Infrabel, seules 30 places sur 200 prévues ont été aménagées correctement.

Waremmе va-t-elle bénéficier du programme de création de 50 000 places de parking vélo? Combien de places y seront-elles aménagées et dans quelles conditions? Infrabel a-t-il prévu des travaux d'aménagement dans son parking? Quel en sera le coût pour les usagers?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB peut envisager avec l'accord d'Infrabel de reprendre son parking pour y apporter les améliorations nécessaires. La stratégie vélo de la SNCB se déroule jusqu'en 2028. Les extensions de capacité par gare sont calculées sur la base de l'utilisation des abris, du degré d'occupation, du potentiel de la gare et des pronostics en matière de croissance. À Waremmе, la SNCB envisage le renouvellement des abris à vélo et la création d'un abri sécurisé.

Si un parking doit être agrandi, il est d'abord équipé d'un contrôle d'accès pour cerner les besoins des clients de la SNCB.

Un tiers des clients venant en voiture habitent à moins de trois kilomètres des gares et le nombre de clients embarquant là où le stationnement est payant n'a pas diminué. Il y aurait même un glissement modal vers des moyens de transport doux.

Quant au chancre, le terrain est propriété d'Infrabel, mais pas le parking sauvage créé après le démontage des voies accessoires dans la gare. La SNCB y a réalisé des aménagements mineurs. Infrabel pourrait louer ou prêter ce terrain pour un parking autorisé aménagé aux frais de la SNCB.

08.03 Hervé Rigot (PS): L'amélioration des abris pour vélos à Waremmе s'impose pour susciter la mobilité douce, en sécurisant les coûteux vélos électriques.

Il faut exploiter l'option de glissement du parking d'Infrabel vers la SNCB pour accroître sa capacité à proximité de la gare de Waremmе. Je compte sur vous pour envisager cette option et en discuter avec la ville.

L'incident est clos.

staat. Voorts werden slechts 30 van de 200 parkeerplaatsen op de autoparking van Infrabel naar behoren aangelegd.

Zal Borgworm deel uitmaken van het programma voor de creatie van 50.000 fietsplaatsen? Hoeveel plaatsen zullen er komen en hoe zullen ze beveiligd worden? Zal Infrabel werken uitvoeren op de autoparking? Wat is het kostenplaatje voor de gebruikers?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS kan overwegen om met instemming van Infrabel de parking van Infrabel over te nemen om er de nodige verbeteringen door te voeren. De fietsstrategie van de NMBS loopt tot in 2028. De capaciteitsuitbreidingen per station worden becijferd op grond van het gebruik van de fietsenstallingen, de bezettingsgraad, het potentieel van het station en de groeiprognozes. In Borgworm zal de NMBS de fietsenstallingen vernieuwen en een beveiligde fietsenstalling aanleggen.

Als een parking uitgebreid moet worden, wordt er eerst een toegangcontrolesysteem geïnstalleerd om de behoeften van de NMBS-kanten te bepalen.

Een derde van de reizigers die met de auto komen, woont op minder dan drie kilometer van een station en het aantal reizigers die de trein nemen in stations waar betaald parkeren geldt, is niet gedaald. Naar verluidt is er zelfs een modal shift merkbaar in de richting van duurzame vervoerswijzen.

Het in lamentabele staat verkerende parkeerterrein is eigendom van Infrabel, maar niet het stuk waarop men aan wildparkeren doet sinds de bijsporen in het station uitgebroken werden. De NMBS heeft er kleine verbeteringen aangebracht. Infrabel zou dat terrein kunnen verhuren of uitlenen zodat er een reguliere parking aangelegd kan worden. De kosten van de verbeteringswerken zouden dan door de NMBS gedragen worden.

08.03 Hervé Rigot (PS): De fietsenstallingen in Borgworm moeten aangepast worden om duurzame mobiliteit te bevorderen. Dure elektrische fietsen moeten veilig gestald kunnen worden.

Het beheer van de parking van Infrabel moet aan de NMBS overgedragen worden om het aantal parkeerplaatsen bij het station Borgworm te verhogen. Ik reken erop dat u die optie overweegt en met de stad bespreekt.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

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

09 Samengevoegde vragen van

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

09.01 Frank Troosters (VB): *La secrétaire d'État néerlandaise van Veldhoven souhaite s'enquérir auprès de ses homologues belge et allemand de leur intérêt en faveur d'un sommet ferroviaire commun sur des solutions et des accords concrets en matière de transport ferroviaire transfrontalier.*

09.01 Frank Troosters (VB): *De Nederlandse staatssecretaris van Veldhoven wil bij haar Belgische en Duitse collega nagaan of er interesse is in een gezamenlijke spoortop over concrete oplossingen en afspraken inzake grensoverschrijdend spoorvervoer.*

Le ministre y est-il ouvert? A-t-il reçu une invitation en ce sens? Prendra-t-il également lui-même des initiatives en vue d'une concertation avec les Pays-Bas, l'Allemagne ou d'autres pays voisins? Discutera-t-il de la question du désenclavement de la Campine?

Staat de minister hiervoor open? Heeft hij een uitnodiging in die zin ontvangen? Zal hij zelf ook initiatieven nemen voor overleg met Nederland, Duitsland of andere buurlanden? Zal hij de problematiek rond de ontsluiting van de Kempen bespreken?

09.02 Tomas Roggeman (N-VA): *La secrétaire d'État néerlandaise à l'Infrastructure et à la Gestion de l'Eau a appelé à une concertation trilatérale en vue de conclure notamment des accords sur le transport ferroviaire transfrontalier à moyen terme, jusqu'en 2040. Dans son exposé d'orientation politique, le ministre a annoncé vouloir s'atteler à l'amélioration des liaisons transfrontalières. L'année dernière, un appel avait également déjà été lancé en vue de la création d'une plate-forme ferroviaire européenne.*

09.02 Tomas Roggeman (N-VA): *De Nederlandse staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat riep op tot een trilateraal overleg om onder meer afspraken te maken over grensoverschrijdend spoorvervoer op middellange termijn, tot 2040. In zijn beleidsverklaring kondigde de minister aan werk te willen maken van betere grensoverschrijdende verbindingen. Eind vorig jaar was er ook al een oproep om een Europees spoorplatform op te richten.*

Que pense le ministre d'une telle concertation trilatérale entre les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne? A-t-il déjà entretenu des contacts avec ses homologues étrangers? A-t-il lui-même certaines priorités à cet égard? Prévoit-il des initiatives similaires avec ses homologues français et luxembourgeois? Où en est la plate-forme ferroviaire européenne?

Wat denkt de minister over zo'n trilateraal overleg tussen Nederland, België en Duitsland? Heeft hij reeds contacten gehad met zijn buitenlandse evenknieën? Heeft hij hierbij zelf bepaalde prioriteiten? Plant hij gelijkaardige initiatieven met zijn Franse of Luxemburgse evenknieën? Hoe ver staat het met het Europees spoorplatform?

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Mes questions portent spécifiquement sur la concertation avec les Pays-Bas. Elle pourrait connaître un agenda très chargé. Songeons notamment à l'extension éventuelle de l'offre de trains internationaux entre Schiphol et Zaventem. Il y a également les recommandations répétées du Parlement Benelux. Bien que la concertation soit pressante et*

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Mijn vragen gaan specifiek over het overleg met Nederland. Dat zou een goed gevulde agenda kunnen kennen. Denk onder meer maar aan de mogelijke uitbreiding van het aanbod van internationale treinen tussen Schiphol en Zaventem. Er zijn ook de herhaalde aanbevelingen van het Benelux-Parlement. Hoewel het overleg prangend en belangrijk is voor een*

importante pour différents dossiers, il est possible qu'elle soit actuellement compliquée par la situation politique aux Pays-Bas.

Le ministre a-t-il déjà consulté son homologue néerlandaise? Dans la négative, des concertations seront-elles organisées, quand et quels points seront inscrits à l'ordre du jour?

Pour la liaison Amsterdam-Bruxelles passant par Schiphol et Zaventem, le gouvernement des Pays-Bas et les chemins de fer néerlandais (NS) ont échafaudé un plan ambitieux d'expansion de l'offre. À cette fin, on procédera à l'achat de nouveaux trains d'Alstom près de dix ans après le fiasco des trains Fyra. La liaison ferroviaire sera assurée conjointement par les NS et la SNCB. La société des chemins de fers belge a-t-elle également un rôle à jouer dans l'achat? Est-elle associée aux plans qui permettront une très nette augmentation de la fréquence? Existe-t-il un accord de coopération à ce sujet? Quand les nouveaux trains seront-ils opérationnels? Ce projet aura-t-il des répercussions sur les gares belges situées sur cette ligne?

09.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): La coopération ferroviaire progresse: si la mobilité est une liberté, elle ne doit pas s'embarrasser des frontières. Les enjeux de coopération transfrontalière sont multiples, notamment au sein de la zone Euregio.

Nous restons attentifs à la collaboration avec nos voisins, surtout hollandais. Ces enjeux concernent les passagers et les marchandises, le Benelux, et le déploiement des trains de nuit. Nous reparlerons des problèmes de coopération transfrontalière notamment à Arlon, par rapport au matériel roulant déficitaire, en termes de rupture de charge.

Comment accueillez-vous cette opportunité de collaboration avec nos voisins hollandais? Quels sont les dossiers prioritaires que vous aborderez avec votre homologue? Envisagez-vous d'autres initiatives de ce type, notamment avec le Luxembourg?

09.05 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je suis ouvert à toute proposition de développement du réseau ferroviaire européen et entends associer la Belgique aux initiatives européennes visant à relancer les liaisons internationales. Je suis dès lors régulièrement en

aantal dossiers, wordt het momenteel mogelijk wat bemoeilijkt door de politieke situatie in Nederland.

Heeft de minister reeds overlegd met zijn Nederlandse collega? Indien niet, wordt dit alsnog georganiseerd, wanneer en met welke agenda?

Voor de verbinding Amsterdam-Brussel via Schiphol en Zaventem hebben de Nederlandse regering en de NS een ambitieus plan voor uitbreiding van het aanbod. Hiervoor zouden, bijna tien jaar na het fiasco met de Fyratreinen, nieuwe treinen van Alstom worden aangekocht. De treinverbinding wordt gerealiseerd door de NS en de NMBS samen. Heeft de NMBS ook een rol in de aankoop? Is zij betrokken bij de plannen om de frequentie drastisch te verhogen? Bestaat hierover een samenwerkingsakkoord? Wanneer zullen de nieuwe treinen worden ingelegd? Heeft dit gevolgen voor de Belgische stations op deze verbinding?

09.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): De grensoverschrijdende samenwerking tussen spoorbedrijven wordt geïntensiveerd: mobiliteit is vrijheid, en mag niet belemmerd worden door grenzen. Er zijn vele uitdagingen voor de grensoverschrijdende samenwerking, met name in de Euregio.

We moeten het belang van deze samenwerking goed voor ogen houden, met name de samenwerking met Nederland. Het gaat dan over het reizigers- en het goederenvervoer, de Benelux en het inleggen van nachttreinen. We zullen nog terugkomen op de problemen met de grensoverschrijdende samenwerking in Aarlen, waar er onvoldoende geschikt rollend materieel is, waardoor er overgestapt moet worden op een andere trein.

Hoe ziet u die mogelijkheid om samen te werken met onze Nederlandse bureaus? Welke dossiers zult u prioritair aan de orde stellen in de gesprekken met uw ambtgenoot? Overweegt u nog meer soortgelijke initiatieven, bijvoorbeeld met Luxemburg?

09.05 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik sta open voor elk voorstel over de ontwikkeling van het Europese spoorweginet en ik wil België betrekken bij de Europese initiatieven om de internationale trein te reactiveren. Ik heb dan ook regelmatig contact met de Europese ministers voor

contact avec les autres ministres européens du Transport et de la Mobilité. Vervoer en Mobiliteit.

(En français) Je suis ouvert à une discussion avec mon homologue néerlandaise et les pays voisins. J'ai déjà eu l'occasion de m'entretenir avec mes homologues luxembourgeois, allemand et néerlandais au sujet des mesures corona. La France avait été conviée, mais n'avait pas participé.

(Frans) Ik sta open voor een discussie met mijn Nederlandse collega en de buurlanden. Ik heb al de gelegenheid gehad om met mijn Luxemburgse, mijn Duitse en mijn Nederlandse ambtgenoot te praten over de coronamaatregelen. Frankrijk was ook uitgenodigd, maar heeft niet aan die bijeenkomst deelgenomen.

(En néerlandais) Je n'ai pas encore reçu d'invitation de la secrétaire d'État Mme van Veldhoven. Nous n'avons donc pas encore eu l'occasion de discuter de la Campine ni de la liaison Hamont-Weert, qui a récemment fait l'objet d'un débat d'actualité. Le gouvernement néerlandais actuel étant en affaires courantes, il est conseillé d'attendre un nouveau gouvernement chez nos voisins du nord.

(Nederlands) Ik ontvang nog geen uitnodiging van staatssecretaris van Veldhoven. We hebben dus noch de Kempen, noch de verbinding Hamont-Weert – die overigens onlangs is besproken in een actuadebat – al kunnen bespreken. Aangezien de huidige Nederlandse regering in lopende zaken is, is het raadzaam om te wachten op een nieuwe regering.

Concernant la liaison Amsterdam-Bruxelles, la SNCB n'est pas impliquée dans l'achat de nouveau matériel roulant par les NS. La SNCB et les NS travaillent ensemble sur une vision d'avenir pour 2025-2035. Une fréquence plus élevée sur la ligne Bruxelles-Amsterdam est également envisagée. Toutefois, il est prématuré de déjà s'engager dans un accord de collaboration concret. Actuellement, le matériel roulant des NS est testé en vue de l'homologation. En 2025, les trains pourraient être mis en service sur la ligne Bruxelles-Amsterdam. Le matériel roulant de la SNCB doit également passer par le processus d'homologation.

Voor de verbinding Amsterdam-Brussel is de NMBS niet betrokken bij de aankoop van nieuw rollend materieel door de NS. De NMBS en de NS werken samen aan een toekomstvisie voor 2025-2035. Ook een hogere frequentie op de route Brussel-Amsterdam wordt bekeken. Voor een concreet samenwerkingsakkoord is het evenwel nog te vroeg. Momenteel wordt het materieel van de NS getest voor homologatie. De treinen zouden in 2025 kunnen worden ingezet op de route Brussel-Amsterdam. Ook het NMBS-materieel moet het homologatieproces doorlopen.

Lors du Conseil européen des transports du 4 juin 2020, la déclaration politique concernant le transport ferroviaire international de passagers a été adoptée par 23 pays européens, dont la Belgique. Sur cette base, l'IRPP (International Rail Passenger Platform) a été lancée en septembre 2020 afin d'atteindre trois objectifs: soutenir un agenda européen pour le transport ferroviaire international de passagers, examiner avec les représentants du secteur les mesures qui s'imposent et soumettre un rapport aux ministres du Transport vers mi-2021. La plateforme s'est réunie pour la première fois le 30 septembre 2020.

Op de Europese Transportraad van 4 juni 2020 werd het *Political Statement on International Rail Passenger Transport* door 23 Europese landen aangenomen, waaronder België. Op basis hiervan werd in september 2020 het zogenaamde IRPP – het International Rail Passenger Platform – opgestart om een Europese agenda voor het internationale passagiersvervoer per spoor te ondersteunen, om de nodige maatregelen te bespreken met de vertegenwoordigers van de sector en om tegen midden 2021 een verslag voor te leggen aan de ministers van Transport. Het platform kwam een eerste keer samen op 30 september 2020.

09.06 Frank Troosters (VB): Il est positif que le ministre ait déjà eu un certain nombre d'entretiens bilatéraux. J'espère qu'il reprendra également des concertations avec les Pays-Bas, dès que la situation politique dans ce pays le permettra. La ligne Hamont-Weert et le Maasbrug méritent certainement, dans ce contexte, une attention particulière.

09.06 Frank Troosters (VB): Het is goed dat de minister ook al een aantal keren bilateraal overleg heeft gepleegd. Hopelijk zal hij dat ook hernieuwen met Nederland, zodra de politieke situatie het daar toelaat. Hamont-Weert en de Maasbrug verdienen dan zeker aandacht.

09.07 Tomas Roggeman (N-VA): Il est effectivement peu utile de discuter de ce sujet avec un secrétaire d'État sortant. Quelles thématiques le ministre abordera-t-il en priorité au moment opportun?

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): L'avenir de la liaison Bruxelles-Amsterdam est encore une inconnue, bien que les nouveaux trains ICNG néerlandais soient également homologués en Belgique. Nous attendons bien sûr avec impatience les plans concrets concernant le déploiement de ce matériel roulant.

Le débat d'actualité sur la ligne Hamont-Weert a montré que des investissements sur le tronçon néerlandais de cette ligne ferroviaire sont nécessaires. J'espère donc que ce rapport a été transmis également au secrétaire d'État néerlandais ou à la société ferroviaire néerlandaise ProRail.

09.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): On a évoqué l'instabilité de la situation aux Pays-Bas. Nous pouvons néanmoins avancer vers cette Europe du rail en renforçant les liens transfrontaliers. Dans ce contexte, la situation luxembourgeoise est un peu plus stable.

J'espère que la prochaine rencontre avec votre homologue permettra de resserrer ces liens et balisera vos relations avec le futur ministre de la Mobilité néerlandais.

L'incident est clos.

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

10.01 Frank Troosters (VB): Les passages à niveau représentent un facteur de risque dans la circulation, y compris dans les ports où l'on a observé une forte augmentation du nombre d'accidents par rapport à 2018. Ce constat a amené Infrabel à lancer une campagne pour inciter les usagers de la route à se montrer plus prudents. L'entreprise peut compter à cet égard sur la coopération d'applications de navigation telles que Flitsmeister, Coyote et Waze et sur des panneaux d'affichage numérique installés à des endroits stratégiques dans les zones portuaires. Quelles seront les autres initiatives déployées?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La sécurité sur le réseau ferroviaire belge est une

09.07 Tomas Roggeman (N-VA): Het is inderdaad weinig zinvol om met een uittredende staatssecretaris te overleggen. Welke thema's zal de minister te gelegener tijd prioritair ter sprake brengen?

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Over de toekomst van de verbinding Brussel-Amsterdam is er dus nog niets geweten, hoewel de nieuwe Nederlandse ICNG-treinen ook in België worden gehomologeerd. We kijken natuurlijk uit naar de concrete plannen over de inzet van dat materieel.

Uit het actuadebat over Hamont-Weert is gebleken dat op het Nederlands gedeelte van die spoorlijn investeringen nodig zijn. Ik hoop dus dat de Nederlandse staatssecretaris of de Nederlandse spoorwegmaatschappij ProRail die bevindingen hebben doorgekregen.

09.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Er werd verwezen naar de instabiele situatie in Nederland. We kunnen dat eengemaakte Europese spoorwegennet niettemin verder tot stand brengen door de grensoverschrijdende verbindingen te versterken. In die context is de Luxemburgse situatie iets stabielere.

Ik hoop dat u de grensoverschrijdende banden tijdens de volgende ontmoeting met uw ambtgenoot nauwer zult aanhalen en uw betrekkingen met de toekomstige Nederlandse minister van Mobiliteit op een duidelijke leest zult schoeien.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Frank Troosters (VB): Spooroverwegen zijn risicopunten in het verkeer, ook in havens, waar men een forse toename van het aantal ongevallen heeft genoteerd ten opzichte van 2018. Daarom lanceert Infrabel een campagne om weggebruikers tot meer voorzichtigheid aan te sporen. Infrabel kan daarbij rekenen op de samenwerking met navigatietools als Flitsmeister, Coyote en Waze, en op digitale boodschappen op strategische locaties in de havengebieden. Welke verdere initiatieven worden genomen?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De veiligheid op het Belgische spoorweginet is een

priorité absolue. Le plan d'action d'Infrabel se décline autour des thèmes de la prévention, de la sensibilisation et de la répression.

Le volet prévention inclut l'installation de panneaux d'avertissement aux passages à niveau, la pose d'autocollants d'identification sur plus de 1 400 passages à niveau publics afin de permettre aux tiers d'informer plus précisément les services de secours, la réalisation d'une étude de faisabilité sur l'inclusion de clignotants LED dans les barrières de certains passages à niveaux, la réalisation éventuelle d'une enquête afin de déterminer les marquages au sol susceptibles d'améliorer le comportement au volant des usagers de la route et le lancement de tests de la fameuse boîte d'avertissement équipée de signaux sonores sur six passages à niveau.

En matière de sensibilisation, Infrabel déploie des campagnes telles que "Jean-Pierre Barrière" ou "Saint Nicolas récompense les usagers de la route qui respectent les règles de circulation aux abords des passages à niveau".

Enfin, en collaboration avec la police des chemins de fer, la police locale et Securail, Infrabel organise régulièrement des contrôles renforcés aux passages à niveau.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs pour le contrôle technique" (55013207C)
- Raoul Hedebouw à Alexander De Croo (premier ministre) sur "Les tarifs des centres de contrôle technique" (55013208C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les centres de contrôle technique ressortissent aux Régions, mais les certificats de contrôle ressortissent au fédéral. Cette situation est absurde. Depuis le 1^{er} janvier, les tarifs pour le contrôle technique ont été ajustés. Ils ont si fort augmenté en Wallonie qu'un tourisme technique va probablement apparaître en direction des centres de contrôle des autres Régions.

Comment les centres peuvent-ils s'y préparer? Pourquoi un seul et même prix n'est-il pas appliqué à tout le pays? Pourquoi s'agit-il d'une compétence régionale? Les Régions appliqueront-elles à terme différentes normes environnementales ou techniques?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*):

topprioriteit. Het actieplan van Infrabel omvat preventie, sensibilisering en repressie.

Qua preventie gaat het om waarschuwborden aan overwegen, identificatiestickers aan meer dan 1.400 openbare overwegen waardoor derden de hulpdiensten accurater kunnen inlichten, een haalbaarheidsstudie over LED-knipperlichten op de slagbomen van bepaalde overwegen, een mogelijk onderzoek naar welke wegmarkeringen het rijgedrag van de weggebruikers op de overweg verbeteren, en het uittesten van de zogenaamde *warningbox* met geluidssignalen op zes overwegen.

Wat aangaat sensibilisering zet Infrabel bewustmakingscampagnes in zoals 'Jeroom Slagboom' of 'De beloning van de brave weggebruikers door Sinterklaas'.

Ten slotte organiseert Infrabel samen met de spoorwegpolitie, de lokale politie en Securail regelmatig versterkte controles op overwegen.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tarieven voor de autokeuring" (55013207C)
- Raoul Hedebouw aan Alexander De Croo (eerste minister) over "De tarieven van de autokeuringscentra" (55013208C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Autokeuringscentra zijn een bevoegdheid van de Gewesten, maar de keuringscertificaten zijn een federale bevoegdheid. Dat is een absurde situatie. Sinds 1 januari zijn de tarieven voor de autokeuring aangepast. In Wallonië zijn ze zo fors opgetrokken dat er wellicht een keuringstoerisme zal ontstaan naar keuringscentra in andere gewesten.

Hoe kunnen de centra zich daarop instellen? Waarom is er niet één en dezelfde prijs voor het hele land? Waarom is dit een gewestelijke bevoegdheid? Zullen de gewesten op termijn verschillende milieu- of andere technische normen hanteren?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik

J'invite Mme Vindevoghel à poser ces questions aux ministres régionaux, étant donné qu'il s'agit d'une compétence régionale. Les exigences techniques auxquelles doit répondre un véhicule – une compétence fédérale – procèdent le plus souvent de la législation européenne, et il n'y a donc pas de risque de voir apparaître des normes de contrôle différentes.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De telles disparités régionales sont absurdes.

L'incident est clos.

Le **président**: De questions jointes n^{os} 55013216C de M. Van den Bergh et 55013542C de Mme Buyst sont reportées.

12 Questions jointes de

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

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): La résolution concernant la coopération d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation de pistes cyclables rapides a été approuvée en séance plénière de la Chambre par 149 voix sur 150 il y a plusieurs mois déjà.

Le ministre a-t-il déjà pris des mesures à la suite de cette résolution? Quelles initiatives la SNCB et Infrabel ont-elles déjà prises?

12.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Alors que les pouvoirs locaux et les provinces œuvrent pour la réalisation de nouvelles pistes cyclables rapides et de véloroutes, Infrabel ne fait malheureusement pas preuve d'une attitude bienveillante. Infrabel exige souvent que les communes acceptent l'entièreté du scénario cible, mais la suppression des passages à niveau locaux a un impact majeur.

Que pense le ministre de l'attitude d'Infrabel et de la SNCB? Quelles initiatives prendra-t-il?

12.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le développement des pistes cyclables rapides est un investissement prioritaire dans l'accord de gouvernement. Moyennant un encadrement et une infrastructure appropriés, le vélo pourra remplacer la voiture pour de nombreux déplacements sur de courtes et moyennes distances.

nodig mevrouw Vindevoghel uit om die vragen aan de gewestministers te stellen, aangezien ze over een gewestelijke bevoegdheid gaan. De technische eisen waaraan een voertuig moet voldoen – een federale bevoegdheid – komen meestal voort uit Europese wetgeving, waardoor er geen risico is dat er verschillende keuringsnormen zullen ontstaan.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Deze grote verschillen tussen de landsgedeelten zijn absurd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55013216C van de heer Van den Bergh en 55013542C van mevrouw Buyst worden uitgesteld.

12 Samengevoegde vragen van

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

12.01 Tomas Roggeman (N-VA): De resolutie over de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van fietssnelwegen, die hier met 149 van de 150 stemmen werd goedgekeurd, ligt al ettelijke maanden achter ons.

Is de minister al aan de slag gegaan met deze resolutie? Welke initiatieven hebben de NMBS en Infrabel al genomen?

12.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Terwijl gemeentebesturen en provincies volop werken aan nieuwe fietssnelwegen en fietsostrades legt Infrabel helaas geen welwillende houding aan de dag. Infrabel eist vaak dat de gemeenten akkoord gaan met de volledige streefbeeldstudie, maar de afschaffing van lokale overwegen heeft een grote impact.

Wat vindt de minister van de houding van Infrabel en de NMBS? Welke initiatieven zal hij nemen?

12.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De ontwikkeling van de fietssnelwegen is een prioritaire investering in het regeerakkoord. Met de juiste omkadering en infrastructuur kunnen veel korte en middellange autoritten met de fiets worden gedaan.

La SNCB participe depuis des années activement à l'aménagement de l'infrastructure cyclable et reçoit de nombreuses questions de la part des Régions, des provinces et des communes. Les intérêts des uns et des autres ne concordant pas toujours, la SNCB souhaite établir un point de contact et une stratégie en concertation avec le département flamand de la Mobilité et des Travaux publics, comparables à ce qui existe en Wallonie avec le RAVeL.

Infrabel collabore également étroitement avec les provinces, les Régions et les communes, notamment en coordonnant ses projets relatifs aux passages à niveau avec les réseaux de voies cyclables. Infrabel facture des coûts standard pour l'occupation de ses terrains. Étant donné que l'aménagement de voies cyclables rapides le long de lignes ferroviaires nécessite une infrastructure sûre, l'entreprise tente à chaque fois de coordonner divers programmes entre eux. Infrabel a l'intention d'organiser à nouveau des séances d'information dès que possible. De plus, l'entreprise voudrait conclure des conventions avec toutes les communes intéressées. Dans plus de 75 % des dossiers, une proposition d'objectif a déjà été présentée à cet effet.

Tout est cependant perfectible. Mon administration a dès lors lancé une concertation avec la SNCB et Infrabel pour examiner la question de savoir comment mieux faciliter l'aménagement d'autoroutes cyclables. Mon cabinet s'entretient aussi régulièrement avec les Régions à ce sujet.

12.04 Tomas Roggeman (N-VA): La réalité du terrain est parfois tout autre que ce qu'Infrabel a décrit dans sa réponse. L'aménagement de pistes cyclables rapides est parfois invoqué pour mettre les communes explicitement devant le fait accompli. Il est évident qu'Infrabel poursuit ses propres objectifs au niveau de la suppression de passages à niveau, mais la résolution de la Chambre était claire. Tant qu'un nouveau contrat de gestion fera défaut, il sera difficile de piloter une entreprise publique autonome.

12.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Je me rallie aux propos de M. Roggeman. Il est essentiel que les dispositions de la résolution soient intégrées dans le contrat de gestion.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Un budget supplémentaire issu du

De NMBS werkt al jaren actief mee aan de uitbouw van de fietsinfrastructuur en krijgt veel vragen vanuit de gewesten, provincies en gemeenten. Omdat de belangen niet altijd gelijklopen, wil de NMBS een aanspreekpunt en strategie vastleggen met het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vergelijkbaar met Wallonië en zijn RAVeL's.

Ook Infrabel werkt nauw samen met de provincies, gewesten en gemeenten, onder meer door haar plannen voor overwegen af te stellen op de fietsnetwerken. Infrabel rekent vastgelegde standaardkosten aan voor de bezetting van haar gronden. Omdat het aanleggen van fietssnelwegen langsheen een spoorlijn veilige infrastructuur vereist, wordt steeds geprobeerd om verschillende programma's op elkaar af te stemmen. Zodra het kan, wil Infrabel opnieuw infomarkten organiseren. Daarnaast wil Infrabel overeenkomsten afsluiten met alle geïnteresseerde gemeenten. In ruim 75 % van de dossiers werd daarvoor al een voorstel van streefbeeld voorgelegd.

Er is echter altijd ruimte voor verbetering. Mijn administratie is dan ook het overleg opgestart met de NMBS en Infrabel om na te gaan hoe ze de aanleg van fietssnelwegen beter kunnen faciliteren. Mijn kabinet heeft hierover ook regelmatig overleg met de gewesten.

12.04 Tomas Roggeman (N-VA): Op het terrein loopt het soms anders dan Infrabel in zijn antwoord heeft beschreven. De aanleg van fietssnelwegen wordt soms aangegrepen om gemeenten expliciet voor het blok te zetten. Infrabel heeft uiteraard zijn eigen bedrijfsdoelstellingen voor het sluiten van overwegen, maar de Kamerresolutie was duidelijk. Zolang er geen nieuw beheerscontract op tafel ligt, is het moeilijk om een autonoom overheidsbedrijf te sturen.

12.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik sluit me aan bij de heer Roggeman. Het is heel belangrijk dat de bepalingen in de resolutie mee worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Extra budget uit het Europese

plan de relance européen pour les voies portuaires" (55013224C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition du budget européen de relance" (55013600C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La clé de répartition 60/40 dans le cadre du plan de relance coronavirus" (55013732C)

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget européen de relance pour des projets ferroviaires en Campine" (55013975C)

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget du plan de relance de l'UE pour le fret ferroviaire au niveau portuaire" (55013987C)

relanceplan voor havensporen" (55013224C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De federale verdeling van het Europese relancegeld" (55013600C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 60/40-verdeelsleutel bij het corona-relanceplan" (55013732C)

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europese relancegeld voor Kempense spoorprojecten" (55013975C)

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het havengerelateerde budget uit het Europese relanceplan voor het goederenvervoer per trein" (55013987C)

13.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre exige 477 millions d'euros du fonds de relance européen pour la construction de voies portuaires. Il a fourni au secrétaire d'État Thomas Dermine une liste des moyens qu'il souhaite consacrer à divers projets ferroviaires.

13.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister eist 477 miljoen euro uit het Europese relancefonds om de havensporen uit te bouwen. Hij heeft staatssecretaris Dermine een lijst bezorgd van de middelen die hij wil besteden aan diverse spoorprojecten.

Peut-il transmettre la liste à cette commission? Comment les projets en question ont-ils été sélectionnés? La sélection a-t-elle été faite en concertation avec les autorités portuaires et les Régions? Existe-t-il également un projet visant à améliorer la sécurité des passages à niveau dans les zones portuaires? Où exactement?

Kan hij de lijst aan deze commissie bezorgen? Hoe is de selectie van de projecten tot stand gekomen? Is dat in overleg gebeurd met de havenbesturen en met de gewesten? Is er ook een project om de veiligheid van de overwegen in havengebieden te verbeteren? Waar precies?

En ce qui concerne la répartition des ressources, on n'appliquerait pas la clé 60/40 selon le premier ministre mais cette information a été démentie par le secrétaire d'État Thomas Dermine. Cette clé de répartition sera-t-elle finalement appliquée ou non?

Voor de verdeling van de middelen zou volgens de premier de 60/40-verdeelsleutel niet worden toegepast, maar dat werd tegengesproken door staatssecretaris Dermine. Wordt die verdeelsleutel nu wel of niet toegepast?

13.02 **Frank Troosters** (VB): *Le fédéral recevrait 1,25 milliard d'euros du fonds de relance européen. Le ministre en réclamerait 477 millions d'euros afin d'investir dans les voies portuaires de Zeebrugge, d'Anvers, de Gand et de Liège. Le gouvernement ne réserve que 365 millions d'euros à la modernisation du réseau ferroviaire et à l'amélioration des performances des chemins de fer.*

13.02 **Frank Troosters** (VB): *De federale overheid zou 1,25 miljard euro ontvangen van het Europees relancefonds. De minister zou daarvan 477 miljoen euro opeisen om te investeren in de havensporen van de havens in Zeebrugge, Antwerpen, Gent en Luik. De regering reserveert slechts 365 miljoen euro voor de modernisering van het spoornet en voor het verbeteren van de spoorprestaties.*

Le ministre peut-il confirmer qu'il recevra près de 100 millions de moins que ce qu'il estime nécessaire? Quelles seront les retombées sur les investissements dans les voies portuaires? Quels projets d'investissement dans les voies portuaires ont-ils déjà été fixés? Des concertations ont-elles déjà eu lieu avec les Régions et les autorités locales?

Kan de minister bevestigen dat hij ruim 100 miljoen minder zal ontvangen dan hij denkt nodig te hebben? Wat zal de weerslag zijn op de investeringen in de havensporen? Welke investeringsprojecten in havensporen liggen al vast? Is er al overleg geweest met de Gewesten en de lokale overheden?

13.03 Yoleen Van Camp (N-VA): *Fin janvier, le gouvernement s'est mis d'accord sur la liste des projets qu'il financerait grâce aux fonds de relance européen. Une partie des fonds serait consacrée à la modernisation des chemins de fer.*

Concrètement, quelle part sera consacrée aux dossiers ferroviaires de la Campine? Des projets supplémentaires verront-ils le jour? Des dossiers en cours pourront-ils dès lors bénéficier d'un coup d'accélérateur?

13.04 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le ministre entend utiliser les moyens du fonds de relance européen pour renforcer les ports maritimes en les désenclavant davantage pour le fret ferroviaire.*

Pourquoi les ports d'Ostende et de Bruxelles ne sont-ils pas mentionnés? Quelle est la clé de répartition par port et comment est-elle déterminée? Quels projets concrets bénéficieront de ces investissements? Une concertation a-t-elle été organisée avec les administrations portuaires concernées, les Régions, les autorités locales, les opérateurs de fret et/ou les organisations de la société civile?

13.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): *Fin janvier, le gouvernement est parvenu à un premier accord concernant le plan de relance européen et je me réjouis que plus de la moitié des projets belges qui seront proposés s'inscrivent dans la dynamique du Green Deal. Le gouvernement belge sollicite 365 millions d'euros pour la modernisation du rail. Ces projets servent les priorités européennes en matière de numérisation et de climat. Sur ces 365 millions d'euros, 275 seraient consacrés aux ports, à la modernisation de l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg et à l'amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire à Bruxelles. 75 millions d'euros seraient consacrés aux transports en commun et 15 millions d'euros à la mobilité intelligente, plus particulièrement à la numérisation des tickets.*

La Belgique a présenté des projets pour 130 % du montant octroyé à notre pays, ce qui signifie qu'en fin de compte, certains projets tomberont. Je plaiderai évidemment pour que les projets concernant le rail ne soient pas rayés de la liste. Je ne pourrai répondre à des questions concrètes que lorsque le choix définitif de la Commission européenne sera connu.

Personnellement, le rail me semble offrir une solution d'avenir pour la Belgique et l'Europe et suivant cette logique, nous devons continuer d'investir dans les trains.

13.03 Yoleen Van Camp (N-VA): *Eind januari is de regering het eens geworden over de lijst projecten die ze wil financieren uit het Europees relancefonds. Een deel van de middelen zou gaan naar de modernisering van het spoor.*

Wat zal dit concreet betekenen voor de Kempense spoordossiers? Komen er extra projecten? Kunnen bestaande dossiers daardoor in een stroomversnelling geraken?

13.04 Pieter De Spiegeleer (VB): *Met de middelen uit het Europese relancefonds wil de minister de havens versterken door ze beter te ontsluiten voor goederenvervoer via het spoor.*

Waarom worden de havens van Oostende en van Brussel niet vermeld? Wat is de verdeelsleutel per haven en hoe wordt die berekend? Naar welke concrete projecten zullen de investeringen gaan? Heeft er overleg plaatsgevonden met de betrokken havenbesturen, gewesten, lokale overheden, vrachtoperatoren en/of middenveldorganisaties?

13.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): *Eind januari bereikte de regering een eerste akkoord over het Europese herstelplan en ik ben blij dat meer dan de helft van de Belgische projecten die zullen worden ingediend tot de greendealdynamiek behoren. De Belgische regering vraagt 365 miljoen euro voor de modernisering van het spoor. De projecten dienen de Europese prioriteiten digitalisering en klimaat. Van de 365 miljoen euro zou 275 miljoen euro naar de havens gaan, naar de modernisering van de spoorwegas Brussel-Luxemburg en naar de verbetering van de doorstroming van het treinverkeer in Brussel. Naar het openbaar vervoer zou 75 miljoen euro gaan en naar smart mobility, meer bepaald de digitalisering van tickets, 15 miljoen euro.*

België heeft projecten ingediend voor 130 % van het aan ons land toegekende bedrag en er zullen uiteindelijk dus nog projecten sneuvelen. Uiteraard zal ik ervoor pleiten de spoorprojecten niet van de lijst te gooien. Op concrete vragen kan ik pas antwoorden als de definitieve keuze van de Europese Commissie bekend is.

Zelf zie ik in het spoor een oplossing voor de toekomst van België en Europa en in die logica moeten we blijven investeren in de trein.

13.06 Tomas Roggeman (N-VA): Je n'ai reçu aucune réponse concrète, mais je suppose qu'aucune décision définitive n'a encore été prise. Je conseille au ministre d'accorder les violons avec les Régions et au moins de s'enquérir sur leurs priorités. Quant à la clé de répartition 60/40, elle peut être abandonnée en ce qui nous concerne, car elle perpétue avant tout la politique du gaufrier par rapport aux chemins de fer. Dans ce cas-ci, la répartition lèserait le voyageur, puisqu'il y a bien plus de navetteurs en Flandre qu'en Wallonie. La clé de répartition ne serait alors autre qu'un transfert masqué de la Flandre vers la Wallonie. Nous plaidons pour une clé de répartition basée sur le nombre de voyageurs.

13.07 Frank Troosters (VB): Je me range à l'avis de M. Roggeman sur la clé de répartition. Les informations sont encore très peu concrètes et j'espère qu'un montant d'argent assez élevé sera consacré à l'accessibilité et la sécurité des chemins de fer.

13.08 Pieter De Spiegeleer (VB): Nous avons reçu peu de réponses concrètes. Il n'est pas encore possible de donner des chiffres ou des pourcentages, mais vos réponses sont en effet très vagues. Ce n'est pas très rassurant.

L'incident est clos.

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

14.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Infrabel s'attache à l'extension du corridor de fret ferroviaire entre Termonde et Lebbeke, avec des voies de garage supplémentaires du côté nord de la ligne ferroviaire 53 sur une distance de 2 km, ce qui constitue une extension dans l'agglomération.*

Le ministre peut-il expliquer l'objectif et l'opportunité de ce corridor? Est-il possible de combiner ce projet avec la réactivation de la ligne ferroviaire 52? Combien d'espace faut-il pour tout cela, y compris l'espace nécessaire à l'aménagement de la cyclostrade? Des expropriations seront-elles poursuivies si nécessaire? Quel sera le coût global?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La construction de ces voies de garage est imposée par une norme européenne, laquelle oblige la Belgique à pouvoir accueillir des convois de marchandises d'une longueur pouvant atteindre 740 mètres. Il s'agit, en outre, d'une priorité de la

13.06 Tomas Roggeman (N-VA): Ik heb geen enkel concreet antwoord gekregen, maar ik neem aan dat er nog niets definitief is. Ik raad de minister aan de violen te stemmen met de Gewesten en ten minste te weten wat hun prioriteiten zijn. Wat de 60/40-verdeelsleutel betreft, kan ik alleen zeggen dat die wat ons betreft mag worden losgelaten in dit geval, want die houdt vooral de wafelijzerpolitiek over het spoor in stand. In dit geval zou de verdeling de reiziger benadelen, aangezien er veel meer reizigers zijn in Vlaanderen dan in Wallonië. De sleutel zou dan een verdoken transfer zijn van Vlaanderen naar Wallonië. Wij pleiten voor een verdeelsleutel gebaseerd op het aantal reizigers.

13.07 Frank Troosters (VB): Ik sluit me aan bij de mening van de heer Roggeman over de verdeelsleutel. Er is nog heel weinig concreet en ik hoop dat er voldoende geld zal gaan naar toegankelijkheid en veiligheid op het spoor.

13.08 Pieter De Spiegeleer (VB): We hebben weinig concrete antwoorden gekregen. Cijfers en percentages geven, is nog niet mogelijk, maar dit was wel heel vaag. Erg geruststellend is dat niet.

Het incident is gesloten.

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

14.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Infrabel werkt aan de uitbreiding van de goederencorridor tussen Dendermonde en Lebbeke, met extra wijksporen aan de noordzijde van spoorlijn 53 over een afstand van 2 kilometer, een uitbreiding in de bebouwde kern.*

Kan de minister het doel en de opportuniteit van deze corridor toelichten? Is een synergie mogelijk met de heractivering van spoorlijn 52? Hoeveel plaats is daartoe allemaal nodig, met inbegrip van de vereiste ruimte voor de aanleg van de fietssnelweg? Zal men desnoods overgaan tot onteigeningen? Hoe ziet het kostenplaatje eruit?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De bouw van deze uitwijkingssporen is nodig met het oog op de Europese norm die België verplicht om goederentreinen met een lengte tot 740 meter te kunnen ontvangen. Dit is ook een prioriteit voor het Vlaams Gewest. Dit project blijft steeds compatibel

Région flamande. Ce projet ne compromet en rien la réactivation de la ligne ferroviaire 52. L'analyse des adaptations de l'infrastructure requises et d'un éventuel double emploi se poursuit et l'étude est en cours. Des expropriations seront nécessaires à certains endroits. Infrabel souhaite néanmoins les limiter au minimum. L'aménagement des corridors de fret pour lequel 14 millions d'euros ont été prévus s'inscrit dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement. Pour l'heure, les sites de Lokeren et de Termonde sont en lice. Pour le site de Termonde, l'étude détaillée sera complétée par une estimation précise.

14.03 Tomas Roggeman (N-VA): À quelle date les résultats de l'étude complémentaire seront-ils disponibles?

14.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je ne dispose pas de cette information, mais M. Roggeman peut introduire une nouvelle question à ce sujet.

L'incident est clos.

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

15.01 Tomas Roggeman (N-VA): Il ressort d'une question écrite de 2017 que 90 % des dépassements de signaux sont imputables à une erreur humaine. HR Rail se charge, via Certirail, des tests psychologiques des membres du personnel et donc aussi des conducteurs de trains.

Le ministre peut-il donner un aperçu du nombre de personnes qui ont échoué à ces tests au cours des cinq dernières années, en ventilant le chiffres selon les catégories professionnelles, l'ancienneté, le sexe et l'existence de signalements antérieurs. Qu'advient-il des personnes qui échouent? Merci de fournir un aperçu détaillé pour les cinq dernières années. Comment les départements ressources humaines concernés amélioreront-ils le bien-être des membres de leur personnel?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je suggère à M. Roggeman de soumettre ses demandes d'un aperçu détaillé par écrit. Le bien-être de nos employés du rail me tient à cœur et est une priorité absolue pour les entreprises ferroviaires. En effet, les services RH d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail ont pris les initiatives suivantes: un plan global de prévention et des plans d'action annuels avec des programmes d'amélioration pertinents et réalistes, une analyse des risques psychosociaux de l'ensemble du

met de la reactivation de la ligne ferroviaire 52. De adaptations de l'infrastructure en une éventuelle overlapping worden verder onderzocht en de studie loopt nu volop. Onteigeningen zullen nodig zijn op bepaalde plaatsen. Infrabel wil die echter beperken tot een minimum. De goederencorridors vallen onder het strategische meerjareninvesteringsplan, waarvoor 14 miljoen euro is bestemd. Momenteel worden zowel Lokeren als Dendermonde overwogen. Voor Dendermonde volgt een gedetailleerdere raming bij de detailstudie.

14.03 Tomas Roggeman (N-VA): Wanneer worden de resultaten van de bijkomende studie verwacht?

14.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Die info heb ik niet, maar de heer Roggeman kan een nieuwe vraag indienen.

Het incident is gesloten.

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

15.01 Tomas Roggeman (N-VA): Uit een schriftelijke vraag in 2017 blijkt dat 90 % van de seinvoorbijrijdingen te wijten is aan een menselijke fout. HR Rail staat via Certirail in voor de psychologische testen van de personeelsleden en dus ook van treinbestuurders.

Kan de minister een overzicht geven van het aantal niet-geslaagden voor deze testen in de afgelopen vijf jaar, met een opsplitsing volgens beroepscategorie, anciënniteit, geslacht en eerdere meldingen? Wat gebeurt er met de niet-geslaagden, graag met een gedetailleerd overzicht voor de voorbije vijf jaar? Hoe zullen de betrokken HR-afdelingen het welzijn van hun personeelsleden verbeteren?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik stel voor dat de heer Roggeman zijn vragen naar een gedetailleerd overzicht schriftelijk indient. Het welzijn van onze spoormedewerkers ligt mij nauw aan het hart en ook voor de spoorbedrijven is dit een topprioriteit. Zo nemen de HR-afdelingen van Infrabel, NMBS en HR Rail onder andere de volgende initiatieven: een algemeen preventieplan en jaarlijkse actieplannen met relevante en realistische verbeteringsprogramma's, een psychosociale risicoanalyse van het voltallige

personnel en temps utile, l'optimisation de la politique sur la base de cette analyse, la promotion de la santé via le programme "énergie", des coaches spécialisés en stress et en burn-out qui développent des trajets individuels. Outre le service de prévention externe IDEWE, les collaborateurs peuvent s'adresser à des personnes de confiance pour obtenir un soutien en matière de risques psychosociaux au travail.

15.03 Tomas Roggeman (N-VA): Tous les services RH de nos chemins de fer doivent investir dans la prévention. Le ministre peut certainement aussi mettre à disposition les données demandées ici sous forme de tableau. Je soumettrais ces questions par écrit, mais le délai de réponse est malheureusement souvent dépassé. Je soumettrai donc à nouveau cette question par écrit, mais cela me semble constituer un double emploi.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

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

16.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le projet ferroviaire Rail Ghent Terneuzen (RGT) vise à désenclaver la zone portuaire au moyen d'un réseau de chemins de fer cohérent. Une déclaration d'intentions a été signée dans cette optique entre les divers acteurs belges et néerlandais impliqués en vue d'accorder leurs points de vue sur les mesures à prendre en matière d'infrastructures. Le coût total, estimé à 200 millions d'euros, sera réparti à parts égales entre les partenaires belges et néerlandais. La répartition intra-belge doit encore faire l'objet d'un accord.

Le ministre a-t-il signé cette déclaration d'intentions? Le projet a-t-il été présenté comme un investissement prioritaire dans le cadre des fonds de relance européens et dans l'affirmative, quel est le montant prévu à cet égard? Ou le ministre envisage-t-il de faire appel à d'autres moyens de financement?

L'accord de principe visant à réserver 10,8 millions d'euros pour la construction de tunnels ferroviaires à la hauteur de Zelzate a-t-il déjà débouché sur un accord de coopération d'exécution? Le montant

personeel op gepaste tijdstippen, een optimalisering van het beleid op basis van die analyse, gezondheidsbevordering via het energieprogramma, stress- en burn-outcoaches die individuele trajecten opzetten. Medewerkers kunnen ook terecht bij vertrouwenspersonen voor ondersteuning bij psychosociale risico's op het werk, naast de externe preventiedienst IDEWE.

15.03 Tomas Roggeman (N-VA): Alle HR-afdelingen van ons spoorwezen moeten inzetten op preventie. Voorts kan de minister de gevraagde gegevens hier toch ook ter beschikking stellen in de vorm van een tabel. Ik zou deze vragen schriftelijk stellen, ware het niet dat de termijn om deze te beantwoorden helaas dikwijls wordt overschreden. Ik zal deze vraag dus opnieuw schriftelijk indienen, maar dat lijkt me dubbel werk.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

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

16.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het spoorproject Rail Ghent Terneuzen (RGT) heeft tot doel het havengebied met een robuust spoornetwerk te ontsluiten. Er bestaat daarover een intentieverklaring tussen de verschillende Belgische en Nederlandse belanghebbenden, met als doel afspraken te maken over infrastructuurmaatregelen. De totale kosten worden op 200 miljoen euro geraamd, die volgens de intentieverklaring fiftyfifty worden verdeeld tussen de Belgische en Nederlandse partners. De verdeling binnen België moet nog worden afgesproken.

Heeft de minister die intentieverklaring ondertekend? Werd het project voorgedragen als prioritair investeringsproject in het kader van de Europese relancemiddelen en zo ja, voor welk bedrag? Of ziet de minister andere financieringsmogelijkheden?

Is het principiële akkoord over de reservering van 10,8 miljoen euro voor de aanleg van spoorkokers ter hoogte van Zelzate al omgezet in een uitvoerend samenwerkingsakkoord? Blijft het afgesproken

convenu restera-t-il inchangé?

Quels autres projets le ministre a-t-il introduits auprès de M. Dermine en vue d'améliorer le désenclavement des ports? Quels budgets et quel calendrier y sont liés?

16.02 Jan Briers (CD&V): Le désenclavement du port contribuera à ce que des milliers de camions soient retirés chaque année de nos routes. La résolution y relative a été adoptée à l'unanimité par la Chambre. En outre, le port d'Anvers et le port de Zeebrugge ont fusionné récemment et une donnée intéressante est que la zone de réservation pour une ligne ferroviaire Zeebrugge-Anvers croise la ligne ferroviaire L204.

Qu'est-ce qui empêche le ministre de signer l'indispensable déclaration d'intention? Qui est, selon lui, le coordinateur central chargé de mettre l'ensemble du dossier sur les rails? Le ministre accordera-t-il la priorité, dans le cadre des moyens de relance européens, au désenclavement de la ligne ferroviaire Gand-Terneuzen? Cette liaison est d'une grande importance non seulement pour le transport de marchandises, mais également pour le transport de voyageurs. Elle peut de surcroît contribuer à la réalisation de nos objectifs climatiques.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Quel est l'état d'avancement de ce projet? S'agit-il de l'un des projets introduits dans le cadre du plan européen de relance? Fait-il l'objet d'une concertation régulière et quels sont les partenaires qui y participent?

16.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je connais la proposition de résolution adoptée à l'unanimité par la Chambre. Le désenclavement ferroviaire de la zone portuaire entre Gand et Terneuzen est conforme à ma vision du développement durable du transport de marchandises par rail que le gouvernement entend doubler à l'horizon 2030. Cela permettra de réduire le nombre de camions circulant sur les routes. Un meilleur désenclavement de North Sea Port est également bénéfique pour l'économie nationale, les entreprises locales et l'économie circulaire. Ce projet s'inscrit, par ailleurs, dans la coopération transfrontalière.

Les autorités concernées se réunissent régulièrement pour discuter du dossier Rail Ghent Terneuzen. Il s'agit pour la Belgique du gouvernement fédéral, d'Infrabel, du département flamand de la Mobilité et des Travaux publics, de la province de Flandre orientale et de la ville de Gand.

bedrag onveranderd?

Welke andere projecten heeft de minister ingediend bij staatssecretaris Dermine om te zorgen voor een betere ontsluiting van de havens? Welke budgetten zijn eraan gekoppeld en wat is het tijdpad?

16.02 Jan Briers (CD&V): De ontsluiting van de haven zal er mede toe bijdragen dat er jaarlijks duizenden vrachtwagens van de weg worden gehaald. De Kamerresolutie daarover werd eenparig goedgekeurd. Recent fuseerde bovendien de Antwerpse haven met de haven van Zeebrugge en een interessant gegeven is dat de reservatiestrook voor een spoorlijn Zeebrugge-Antwerpen de spoorlijn L204 kruist.

Wat weerhoudt de minister om de onontbeerlijke intentieverklaring te ondertekenen? Wie is volgens hem de centrale coördinator die het hele dossier op de sporen moet krijgen? Zal de minister in het raam van de Europese herstellmiddelen voorrang verlenen aan de spoorontsluiting Gent-Terneuzen? Die verbinding is niet alleen voor het goederen-, maar ook voor het reizigersvervoer erg belangrijk. Ze kan tevens bijdragen tot het halen van onze klimaatdoelstellingen.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Wat is de stand van zaken van dit project? Is het een van de ingediende projecten in het kader van de Europese relancemiddelen? Vindt hierover regelmatig overleg plaats en met welke partners?

16.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De eenparig goedgekeurde Kamerresolutie is mij welbekend. De spoorontsluiting van de havenzone tussen Gent en Terneuzen sluit aan bij mijn visie over de duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor, dat de regering tegen 2030 wil verdubbelen. Op die manier kunnen we vrachtwagens van de weg halen. Een betere ontsluiting van North Sea Port is ook goed voor de binnenlandse economie, de lokale bedrijven en de circulaire economie. Bovendien kadert het project in de grensoverschrijdende samenwerking.

Over het dossier Rail Ghent Terneuzen vindt regelmatig overleg plaats tussen de betrokken overheden. Voor België zijn dit de federale overheid, Infrabel, het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provincie Oost-Vlaanderen en de stad Gent.

Pour les Pays-Bas, il s'agit de la commune de Terneuzen, du ministère néerlandais de l'Infrastructure et des Eaux, de ProRail et de la province de Zélande. North Sea Port y participe en tant qu'acteur binational.

Le 2 février, j'ai indiqué, par courrier, ma volonté de signer la déclaration d'intention, pour autant qu'il soit précisé qu'il ne s'agit que d'une intention et non pas d'un engagement à la mise en œuvre. J'ai écrit que l'engagement financier va au-delà des ressources disponibles en ce moment, que les coûts mentionnés ne sont que des estimations indicatives qui n'ont jamais été approuvées au niveau gouvernemental et que la direction et la gouvernance de la partie belge devraient être assurées par le gouvernement fédéral et Infrabel. Le rôle de North Sea Port se situe au niveau de la coordination et de la collaboration entre les parties.

Enfin, les études devraient inclure une étude de capacité relative à l'accès au réseau ferroviaire principal dans la zone située entre Gand-Dampoort et Gand-Saint-Pierre. Le développement du transport de passagers dans la zone de Gand ne peut en effet pas en être compromis.

Les conditions ont été jointes en annexe de la déclaration d'intention et en font donc partie intégrante. La signature officielle est provisoirement prévue pour demain, mais nous attendons toujours la confirmation des autres parties.

Les coûts qu'évoque M. Vandenbroucke sont de simples estimations à valeur indicative et n'ont pas encore été approuvés. Avant la phase d'étude, qui démarre après la signature de la déclaration d'intention, les moyens nécessaires sont inscrits au budget. La signature et la première phase sont donc indépendantes des moyens européens pour la relance. Après la phase d'étude, une évaluation aura lieu sur la base des conclusions, d'une série de paramètres objectifs et des moyens financiers disponibles. Nous avons effectivement l'intention de déposer une demande pour une contribution européenne.

La disponibilité de moyens européens pour des projets ferroviaires offre la possibilité d'investir d'autres moyens pour d'autres projets ferroviaires. Investir dans le transport de marchandises par voie ferrée est nécessaire pour atteindre nos objectifs climatiques et renforcer notre économie.

En ce qui concerne la question de M. Vandenbroucke au sujet de l'exécution de l'accord de principe, ce dossier a accusé un peu de retard en raison de la crise sanitaire, mais les

Voor Nederland zijn het de gemeente Terneuzen, het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en de provincie Zeeland. North Sea Port neemt deel als binationale speler.

Op 2 februari heb ik per brief laten weten bereid te zijn de intentieverklaring te ondertekenen, voor zover wordt verduidelijkt dat het enkel om een intentie gaat en niet om een engagement tot uitvoering, dat het financiële engagement verder gaat dan de nu beschikbare middelen, dat de genoemde kosten louter illustratieve ramingen zijn die nooit bestuurlijk werden goedgekeurd en dat de regie en governance voor het Belgische deel bij de federale overheid en Infrabel moeten liggen. De rol van North Sea Port ligt op het vlak van coördinatie en samenwerking tussen de partijen.

Tot slot moet in de studies een capaciteitsstudie worden opgenomen over de toegang tot het hoofdspoorwiel in de zone tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters. De ontwikkeling van het personenvervoer in de zone Gent mag hierdoor immers niet in het gedrang worden gebracht.

De voorwaarden werden als bijlage bij de intentieverklaring gevoegd en maken er dan ook integraal deel van uit. De officiële ondertekening is voorlopig voor morgen gepland, maar we wachten nog op de bevestiging van de andere partijen.

De door de heer Vandenbroucke genoemde kosten zijn louter indicatieve ramingen, die nog niet werden goedgekeurd. Voor de studiefase, die aanvangt na de ondertekening van de intentieverklaring, zijn de nodige middelen ingeschreven. De ondertekening en de eerste fase staan dus los van de Europese relancemiddelen. Na de studiefase zal een evaluatie gebeuren op grond van de resultaten, een aantal objectieve parameters en de beschikbare financiële middelen. Het is wel de bedoeling een aanvraag in te dienen voor een Europese bijdrage.

De beschikbaarheid van Europese middelen voor spoorprojecten biedt de kans andere middelen voor andere spoorprojecten in te zetten. Investeren in het goederenvervoer per spoor is nodig om onze klimaatdoelstellingen te halen en onze economie te versterken.

Wat de vraag van de heer Vandenbroucke over de uitvoering van het principiële akkoord betreft, heeft dit dossier als gevolg van de coronacrisis enige vertraging opgelopen, maar de werkzaamheden zijn

travaux sont lancés.

16.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): J'espère que la signature pourra effectivement se dérouler demain. En effet, le projet Rail Ghent Terneuzen représentera une énorme plus-value économique, pas uniquement pour North Sea Port, mais pour l'ensemble du pays. De par sa nature transfrontalière, mais aussi d'un point de vue européen, il s'agit d'un projet important.

16.06 Jan Briers (CD&V): La liaison fluviale Escaut-Seine représente un ambitieux projet en matière de mobilité, mais il reste encore 70 km de canal à creuser. Une piqûre de rappel devrait peut-être être adressée à la France.

L'incident est clos.

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

17.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Des sans-abri et des sans-papiers occupent un campement sur un terrain de la SNCB à Gand. Le bourgmestre de Gand a demandé à la CEO de la SNCB d'entreprendre des actions pour expulser ces personnes.

Quel est l'état de la situation? De combien de personnes s'agit-il? La SNCB dispose-t-elle d'une procédure pour de telles situations?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il n'incombe pas à la SNCB de compter le nombre de personnes présentes. Dans la mesure où la présence d'un camp à proximité des voies constitue un risque pour la sécurité, les habitants se sont d'abord vu offrir la possibilité de quitter volontairement les lieux occupés. Des affiches sur lesquelles étaient mentionnées les possibilités d'hébergement temporaire mises à disposition par la ville de Gand ont été apposées. Étant donné que les personnes n'ont pas quitté le terrain, la SNCB a engagé la procédure judiciaire habituelle. Le tribunal se prononcera prochainement sur une expulsion éventuelle.

Il ne relève pas des tâches de la SNCB de trouver des solutions de substitution pour les personnes qui occupent illégalement ses terrains, mais on leur a fourni les données de contact nécessaires d'associations pouvant leur venir en aide.

17.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est positif que la SNCB applique une approche

gestart.

16.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik hoop dat de ondertekening morgen effectief kan plaatsvinden. Het project Rail Ghent Terneuzen zal immers een enorme economische meerwaarde hebben, niet alleen rond North Sea Port, maar voor het hele land. Het is wegens zijn grensoverschrijdende karakter en ook vanuit een Europees perspectief een belangrijk project.

16.06 Jan Briers (CD&V): De Schelde-Seineverbinding is een belangrijk mobiliteitsproject, maar er moet nog een stuk kanaal van 70 km gegraven worden. Frankrijk kan daarbij wellicht enige aansporing gebruiken.

Het incident is gesloten.

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

17.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op een NMBS-terrein in Gent bewonen daklozen en mensen zonder papieren een kampement. De Gentse burgemeester heeft de CEO van de NMBS gevraagd om actie te ondernemen om die mensen te verwijderen.

Wat is de stand van zaken? Om hoeveel mensen gaat het? Heeft de NMBS een procedure voor dergelijke situaties?

17.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het is niet aan de NMBS om het aantal aanwezigen te tellen. Omdat de aanwezigheid van een kamp dicht bij de sporen een veiligheidsrisico vormt, hebben de bewoners eerst de mogelijkheid gekregen om de bezette plaatsen vrijwillig te verlaten. Er werden affiches aangeplakt, waarop de tijdelijke huisvestingsmogelijkheden die de stad Gent ter beschikking stelde, werden vermeld. Aangezien de mensen het terrein niet hebben verlaten, heeft de NMBS de gebruikelijke gerechtelijke procedure opgestart. De rechtbank spreekt zich binnenkort uit over een eventuele ontruiming.

Het is niet de taak van de NMBS om alternatieven te vinden voor personen die illegaal haar terreinen bezetten, maar men heeft die mensen de nodige contactgegevens van hulpverenigingen bezorgd.

17.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat de NMBS op een menselijke manier

humaine à l'égard des personnes qui y sont hébergées.

L'incident est clos.

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

18.01 Frank Troosters (VB): *Le gouvernement fédéral a décidé d'exonérer les trains à grande vitesse et les trains de nuit des frais de réservation et d'usage du réseau de janvier à juin 2021.*

Quel est le coût de cette mesure? Le gouvernement prévoit-il d'autres exonérations?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les limitations temporaires de voyage ne doivent pas entraver le maintien, le développement et la renaissance des liaisons ferroviaires internationales. Le transport international de passagers est durement touché par la crise sanitaire.

Le coût des mesures de soutien est estimé pour la première moitié de 2021 à 4,1 millions d'euros. Infrabel reçoit une compensation pour le manque à gagner. Si la crise devait durer, la mesure pourrait être prolongée.

L'incident est clos.

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

19.01 Frank Troosters (VB): *Début 2019, la CEO de la SNCB avait proposé d'ajouter le bien-être des travailleurs comme paramètre pour la détermination de la partie variable de la rémunération des membres de la direction de la SNCB. Cette proposition a-t-elle été abordée au comité des rémunérations?*

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En 2019, une mesure de référence a été effectuée pour déterminer le niveau de bien-être psychosocial. Les résultats ont été communiqués à l'organe de gestion. Aucune décision n'a encore été prise concernant les objectifs collectifs et leur pondération pour 2021.

L'incident est clos.

omgaat met de mensen die daar verblijven.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Frank Troosters (VB): *De federale regering besliste om van januari tot juni 2021 de hogesnelheidstreinen en nachttreinen vrij te stellen van heffingen voor de reservatie en het gebruik van het spoornetwerk.*

Hoeveel kost die maatregel? Plant de regering nog andere vrijstellingen?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De tijdelijke reisbeperkingen mogen het behoud, de ontwikkeling en de heropleving van de internationale treinverbindingen niet bemoeilijken. Het internationale reizigersvervoer wordt zwaar getroffen door de coronacrisis.

De kosten van de steunmaatregelen in de eerste helft van 2021 worden geraamd op 4,1 miljoen euro. Infrabel wordt gecompenseerd voor de gedeelde inkomsten. Mocht de crisis aanhouden, dan wordt de maatregel mogelijk verlengd.

Het incident is gesloten.

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

19.01 Frank Troosters (VB): *Begin 2019 stelde de CEO van de NMBS voor om het welzijn van de werknemers als parameter toe te voegen aan het variabel deel van het loon van de directieleden van de NMBS. Werd dit al besproken op het remuneratiecomité?*

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2019 gebeurde er een nulmeting om het niveau van psychosociaal welzijn te meten. De resultaten werden gerapporteerd aan het beheersorgaan. Er is nog niets beslist over de collectieve doelstellingen en hun proportionele weging voor 2021.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aides publiques octroyées à skeyes" (55013326C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aides de l'État fédéral à skeyes" (55013432C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien financier accordé à skeyes" (55013598C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): skeyes, l'organisme de contrôle aérien a déjà reçu des moyens supplémentaires du gouvernement fédéral pour surmonter la crise du coronavirus. L'entreprise publique demande aujourd'hui une nouvelle aide. Alors que les frais fixes doivent continuer à être acquittés, les recettes se sont complètement taries.

Quel est le montant de l'aide demandé par skeyes? Le gouvernement accédera-t-il à cette requête? Le Luxembourg contribuera-t-il aussi au financement de skeyes?

20.02 Theo Francken (N-VA): Qu'en est-il des mesures d'aide? Quelle a été la requête de l'entreprise et qu'a répondu le ministre?

20.03 Frank Troosters (VB): *Une demande d'aide officielle a-t-elle déjà été introduite par skeyes? Y répondrez-vous favorablement? D'où proviendront les moyens alloués? Quelles sont les prévisions de skeyes à court et long terme?*

20.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les revenus de skeyes ont fondu. Pour garantir la continuité, skeyes a introduit une demande officielle auprès de l'État fédéral pour bénéficier d'une aide financière. Cette demande sera examinée sous peu en Conseil des ministres.

20.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La situation de l'aéroport est extrêmement difficile. Nous espérons que le personnel pourra bientôt retravailler normalement.

20.06 Theo Francken (N-VA): Pour le secteur aérien, il est essentiel que skeyes subsiste. Je ne vois dès lors pas d'autre option que de soutenir l'entreprise.

L'incident est clos.

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

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est

20 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overheidssteun aan skeyes" (55013326C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun van de federale overheid aan skeyes" (55013432C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële steun aan skeyes" (55013598C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Luchtverkeersleider skeyes kreeg al extra middelen van de federale overheid om de coronacrisis te overbruggen. Nu vraagt het overheidsbedrijf opnieuw steun. De inkomsten zijn volledig stilgevallen, terwijl de vaste kosten blijven lopen.

Hoeveel steun vraagt skeyes? Zal de overheid die steun goedkeuren? Zal ook Luxemburg bijdragen aan de financiering van skeyes?

20.02 Theo Francken (N-VA): Wat is de stand van zaken van het steunpakket? Wat werd er gevraagd en wat was het antwoord van de minister?

20.03 Frank Troosters (VB): *Heeft skeyes al een officiële steunaanvraag ingediend? Zal die vraag ingewilligd worden? Waar zullen de middelen vandaan komen? Welke prognose maakt skeyes op korte en op lange termijn?*

20.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De inkomsten van skeyes zijn sterk gedaald. Om de continuïteit te verzekeren heeft skeyes een officiële aanvraag ingediend bij de federale overheid voor financiële steun. Die vraag zal binnenkort in de ministerraad besproken worden.

20.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De situatie op de luchthaven is heel penibel. Wij hopen dat de mensen daar binnenkort terug normaal kunnen werken.

20.06 Theo Francken (N-VA): Voor de luchtvaart is het essentieel dat skeyes overeind blijft. Ik zie dan ook geen andere mogelijkheid dan het bedrijf te steunen.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is

positif que 204 des voitures M7 aient été commandées chez Bombardier. Elles seront construites à Bruges, ce qui donnera du travail à 180 personnes.

Est-il exact que la SNCB a également conclu un contrat d'entretien avec Bombardier? Quelles sont les conditions? Cet entretien sera-t-il effectué à Bruges? Quelles seront les conséquences pour les ateliers de SNCB Technics? L'ensemble du personnel pourra-t-il y être maintenu au travail? Le ministre juge-t-il préférable que l'entretien soit effectué par la SNCB elle-même ou par un tiers?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'entretien de ces nouveaux trains sera effectué par la SNCB elle-même et pas par le fournisseur ou par un sous-traitant. Il a uniquement été convenu que Bombardier apportera un soutien aux ateliers de la SNCB afin d'apprendre à entretenir les nouvelles voitures de manière optimale, pendant et après la période de garantie. La SNCB ne fera appel à Bombardier que pour des tâches très spécifiques, telles que l'entretien et la réparation des cartes électroniques. Ces tâches requièrent un important savoir-faire et son cruciales pour la sécurité.

L'incident est clos.

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

22.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): *En Flandre, les régions de transport s'emploient actuellement à redessiner l'offre de transports en commun en visant une efficacité maximale dans l'affectation des moyens. Leur objectif, qui consiste à abandonner une configuration dans laquelle les bus et les trains circulent parallèlement ou indépendamment les uns des autres, nécessite cependant la mise en place d'une tarification adaptée. La SNCB allait examiner la faisabilité d'un tel projet.*

Le ministre appuie-t-il la vision présentée par les régions de transport? Est-il disposé à participer concrètement à la mise en œuvre de cette proposition?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je désire promouvoir la complémentarité entre le train et les transports en communs régionaux en facilitant les correspondances. Le train n'est pas en mesure d'offrir à lui seul une alternative crédible à la voiture dans l'ensemble du pays. Un transfert modal ambitieux nécessite une approche multimodale et coordonnée.

goed dat er 204 M7-rijtuigen zijn besteld bij Bombardier. Ze zullen in Brugge worden gebouwd en dat geeft 180 mensen werk.

Klopt het dat de NMBS ook een onderhoudscontract heeft afgesloten met Bombardier? Wat zijn de voorwaarden? Zal dat onderhoud in Brugge gebeuren? Wat zullen de gevolgen zijn voor de NMBS Technics-werkplaatsen? Zal al het personeel daar aan de slag kunnen blijven? Vindt de minister dat het onderhoud het beste door de NMBS zelf kan worden uitgevoerd of door iemand anders?

21.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Het onderhoud van deze nieuwe treinen zal door de NMBS zelf gebeuren en niet door de leverancier of door een onderaannemer. Er werd alleen afgesproken dat Bombardier de werkplaatsen van de NMBS zal ondersteunen om de nieuwe treinstellen optimaal te leren onderhouden, tijdens en na de garantieperiode. De NMBS zal alleen voor heel specifieke zaken een beroep doen op Bombardier, zoals het onderhoud en herstel van elektronische kaarten. Die zaken vereisen een grote knowhow en zijn cruciaal voor de veiligheid.

Het incident is gesloten.

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

22.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): *De vervoersregio's in Vlaanderen tekenen tegenwoordig het openbaar vervoer uit. Hierbij worden de middelen zo efficiënt mogelijk ingezet. Bussen moeten niet parallel of naast treinen rijden, maar de tarifiering moet dan wel aangepast worden. De NMBS zou dit bekijken.*

Steunt de minister de visie van de vervoersregio's? Is hij bereid om dit voorstel mee concreet uit te werken?

22.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ik wil in het hele land de complementariteit tussen de trein en het gewestelijk openbaar vervoer bevorderen door overstappen en aansluitingen te vergemakkelijken. De trein alleen is niet in staat om overal in het land een geloofwaardig alternatief te bieden voor de personenwagen. Een ambitieuze modal shift vereist een multimodale en

gecoördineerde aanpak.

La SNCB met un point d'honneur à bien coordonner son offre à celles des régions de transport et du Bassin de Mobilité. L'intégration des tarifs est évoquée au sein de ces forums. Leur uniformisation constitue un objectif ambitieux.

Si les différentes parties concernées soutiennent cette volonté, la SNCB aidera à étudier les possibilités. Pour ma part, je ne peux pas encore me prononcer sur cette question pour le moment.

L'incident est clos.

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

23 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à l'obligation d'assurance" (55013599C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle sur l'assurance obligatoire pour les véhicules automoteurs" (55014085C)

23.01 Frank Troosters (VB): Les véhicules qui peuvent dépasser 25 km/h doivent être assurés. La Cour constitutionnelle affirme cependant que la vitesse d'un véhicule n'est pas un bon critère pour imposer cette obligation. Selon la Cour, quiconque se déplace en rue en trottinette électrique, en monoroue, en planche gyroskopique ou en chaise roulante électrique aurait aussi besoin d'une assurance.

Quel est le point de vue du ministre et quelle sera sa réaction à ce jugement de la Cour constitutionnelle?

23.02 Wouter Raskin (N-VA): Une exemption de l'obligation d'assurance sur la seule base de la vitesse maximale autonome d'un véhicule motorisé viole les articles 10 et 11 de la Constitution.

Que pense le ministre de ce jugement de la Cour constitutionnelle? En a-t-il déjà discuté avec son collègue Dermagne? Quelles sont les conséquences pour les véhicules actuellement exemptés comme les trottinettes électriques et les autres véhicules similaires? Comment le gouvernement résoudra-t-il la question?

De NMBS hecht veel waarde aan een goede afstemming met de vervoersregio's en het Bassin de Mobilité. Het integreren van de tarieven komt aan bod op de fora. Een eventuele gelijkschakeling is een ambitieuze opdracht.

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

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55013351C en 55013352C van de heer Scourneau worden gesteld.

23 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering" (55013599C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de verplichte verzekering voor motorvoertuigen" (55014085C)

23.01 Frank Troosters (VB): Voertuigen die sneller kunnen gaan dan 25 km per uur, moeten verzekerd zijn. Het Grondwettelijk Hof stelt echter dat de snelheid van een voertuig geen goed criterium is om die verplichting op te leggen. Volgens het Hof zou al wie zich op de straat begeeft met een elektrische step, een monowiel, een hoverboard of een elektrische rolstoel ook een verzekering nodig hebben.

Wat is de visie van de minister en hoe zal hij verder omgaan met die uitspraak van het Grondwettelijk Hof? Welke gevolgen heeft dit voor zijn mobiliteitsplannen?

23.02 Wouter Raskin (N-VA): Een vrijstelling van de verzekeringsplicht, enkel op basis van de maximale autonome snelheid van een motorvoertuig, houdt een schending in van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Wat vindt de minister van deze uitspraak van het Grondwettelijk Hof? Heeft hij dit al besproken met zijn collega Dermagne? Wat zijn de gevolgen voor momenteel vrijgestelde voertuigen als de elektrische step en dergelijke? Hoe zal de regering deze kwestie oplossen?

23.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je regrette ce jugement, bien que l'arrêt ne soit pas vraiment une surprise.

Le 6 janvier 2020, M. Bellot, l'ancien ministre de la Mobilité a informé sa collègue alors en charge de l'Économie, Mme Muylle, des possibles problèmes liés à la modification de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire pour les véhicules automoteurs. Mon plan politique ne doit pas être modifié pour l'instant. Le ministre Dermagne doit à présent d'abord analyser l'arrêt et adapter, le cas échéant, la loi de 1989. J'ai demandé à mon administration de prendre contact avec le SPF Économie à propos d'éventuelles corrections. L'essentiel est que les limitations en matière d'assurance obligatoire ne freinent pas l'utilisation des vélos électriques, que les cyclistes qui les utilisent restent considérés comme des usagers faibles et que la décision finale tienne compte de la procédure d'immatriculation. Il est exact que les speed pedelecs doivent être immatriculés, une procédure qui passe habituellement par les assureurs et l'application WebDIV.

23.04 Frank Troosters (VB): Nous attendrons l'analyse et la concertation et nous continuerons à suivre ce dossier.

23.05 Wouter Raskin (N-VA): Dans ce contexte, il convient de ne pas oublier la constitutionnalité, mais je comprends que le ministre veuille attendre l'analyse.

L'incident est clos.

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

24.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Le 13 novembre, un avion cargo Antonov 124 s'est écrasé à Novosibirsk en Russie, lors d'un atterrissage d'urgence suite à une panne de moteur après son décollage.

Le groupe Volga-Dnepr a notifié aux autorités aéronautiques russes sa décision d'immobiliser ses huit appareils An-124 encore opérationnels et de lancer une enquête indépendante sur l'accident.

Les Antonov 124 se trouvant à Liège ont-ils été immobilisés? Où en est l'enquête? Êtes-vous informé des causes de cet accident? Est-ce un cas

23.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik betreur de uitspraak, hoewel het arrest niet echt een verrassing is.

Op 6 januari 2020 heeft gewezen minister van Mobiliteit Bellot zijn toenmalige collega van Economie, mevrouw Muylle, op de hoogte gebracht van de mogelijke problemen door de wijziging van de wet van 21 november 1989 over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van motorrijtuigen. Momenteel moet mijn beleidsplan niet worden bijgestuurd. Collega Dermagne moet het arrest nu eerst analyseren en de wet van 1989 zonodig bijsturen. Ik heb mijn administratie gevraagd om de FOD Economie te contacteren over eventuele correcties. Belangrijk is dat de beperkingen inzake de verplichte verzekering geen rem zetten op het gebruik van elektrische fietsen en dat personen op een elektrische fiets kwetsbare weggebruikers blijven, en dat bij de eindbeslissing rekening wordt gehouden met de inschrijvingsprocedure. Speedpedelecs moeten inderdaad worden ingeschreven, wat normaal verloopt via de verzekeraars en de toepassing WebDIV.

23.04 Frank Troosters (VB): We zullen de analyse en het overleg afwachten, en dit verder opvolgen.

23.05 Wouter Raskin (N-VA): Bij dit alles mogen we de grondwettelijkheid niet uit het oog verliezen, maar ik begrijp dat de minister de analyse wil afwachten.

Het incident is gesloten.

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

24.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Op 13 november is in het Russische Novosibirsk een Antonov An-124-transportvliegtuig neergestort, nadat het door een motordefect na het opstijgen een noodlanding moest maken.

Luchtvaartmaatschappij Volga-Dnepr heeft de Russische luchtvaartautoriteiten in kennis gesteld van haar beslissing om haar acht nog operationele An-124-toestellen aan de grond te houden en om een onafhankelijk onderzoek naar de crash in te stellen.

Worden de in Luik gestationeerde Antonov An-124-transportvliegtuigen aan de grond gehouden? Wat is de stand van het onderzoek? Werd u op de

isolé ou un problème structurel sur ces appareils? Avez-vous contacté les autorités russes ou la compagnie pour être informé des risques au décollage ou à l'atterrissage?

hoogte gebracht van de oorzaken van dit ongeval? Betreft het een alleenstaand geval of is er een structureel probleem met deze toestellen? Hebt u met de Russische overheid of met de luchtvaartmaatschappij contact opgenomen om inlichtingen in te winnen over de risico's tijdens het opstijgen of landen?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Nous n'avons pas d'information sur la présence d'Antonov An-124 à Liège, où les compagnies Volga-Dnepr et Antonov Airlines opèrent une dizaine de vols par an. Aucune restriction n'a été prise pour ce type d'appareils par la Russie ou l'EASA. Volga-Dnepr annonce avoir repris ses vols sur An-124 depuis le 7 janvier, après avoir travaillé avec son autorité de tutelle sur le problème.

24.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): We beschikken niet over informatie met betrekking tot de aanwezigheid van Antonov An-124-toestellen in Luik, waar de luchtvaartmaatschappijen Volga-Dnepr en Antonov Airlines een tiental vluchten per jaar uitvoeren. Er werden door Rusland of het EASA geen beperkingen opgelegd voor dit type toestel. Volga-Dnepr heeft aangekondigd dat het de vluchten met de An-124 hervat heeft op 7 januari, nadat het met zijn toezichthoudende autoriteit aan het probleem had gewerkt.

L'enquête est du ressort du Comité de l'aviation inter-États chargé par la CEI des enquêtes en aviation civile. La Belgique n'est pas partie prenante de l'enquête et nos services n'ont pas été informés par cet organisme. Les détails des causes de l'accident ne sont publiés qu'à l'issue de l'enquête. L'analyse des risques présentés par une opération aérienne ou un type d'avion est du ressort des autorités d'aviation civile des pays concernés, ici la Russie ou l'Ukraine, qui n'ont pas communiqué à ce sujet.

Het onderzoek valt onder de bevoegdheid van de Interstatelijke Luchtvaartcommissie, die door het GOS belast is met onderzoeken in de burgerluchtvaart. België is geen betrokken partij bij het onderzoek en onze diensten werden niet op de hoogte gebracht door dit onderzoeksorgaan. Details over de oorzaken van het ongeval worden pas bekendgemaakt nadat het onderzoek is afgerond. De analyse van de risico's die een vlucht of een toesteltype inhoudt valt onder de bevoegdheid van de burgerluchtvaartautoriteiten van de betrokken landen, in dit geval Rusland of Oekraïne, die hierover geen mededelingen hebben gedaan.

24.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): La présence des ces appareils à l'aéroport de Liège fait écho aux actualités sur le matériel volant. Les accidents répétés à Liège suscitent l'inquiétude par rapport à ce dernier, mais aussi vis-à-vis de lignes survolant des sites nucléaires.

24.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): In nieuwsitems over het vliegwezen wordt er melding gemaakt van de aanwezigheid van deze toestellen op de luchthaven van Luik. De herhaalde ongevallen in Luik geven reden tot bezorgdheid met betrekking tot dit vliegend materieel, maar ook met betrekking tot luchtverbindingen waarbij er over nucleaire sites gevlogen wordt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: De questions jointes n^{os} 55013819C de M. Roggeman et 55014017C de Mme Verhaert sont reportées. Les questions n^{os} 55013829C de M. Roggeman et 55013870C de Mme Bury sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55013819C van de heer Roggeman en 55014017C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld. De vragen nrs. 55013829C van de heer Roggeman en 55013870C van mevrouw Bury worden omgezet in een schriftelijke vraag.

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

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

25.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Le

25.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): De regering

gouvernement opte résolument en faveur du concept de données ouvertes, autrement dit, la mise à disposition d'informations aux entreprises, aux scientifiques et aux citoyens, dans le respect de la vie privée. C'est une réponse à la demande croissante de données pour développer des applications pratiques.

Comment la SNCB et Infrabel ont-ils réagi à cette situation? Le ministre inclura-t-il ce point dans le nouveau contrat de gestion?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Toutes les informations concernant les données partagées par la SNCB, ainsi que la procédure pour y avoir accès sont précisées sur le site internet de la SNCB. L'entreprise ferroviaire proposera une nouvelle version des données GTFS en 2021. Infrabel aussi dispose d'un site internet spécifique sur lequel les données sont publiées. Celles-ci sont disponibles en français, néerlandais et anglais et sont publiées sous différents formats sous la licence Creative Commons Zero. L'ouverture des données constitue un projet stratégique dans la gestion des données de l'entreprise. Les informations peuvent être consultées sur les sites opendata.infrabel.be, data.gov.be et transportdata.be.

Il est trop tôt pour évoquer le nouveau contrat de gestion.

25.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Les données d'Infrabel sont beaucoup plus étendues que celles de la SNCB. J'espère que la SNCB s'y attellera également. Aux Pays-Bas, par exemple, on est en train de développer toutes sortes d'applications innovantes, qui représentent une réelle valeur ajoutée pour les passagers.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

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

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Si vous désirez poser une question à la SNCB, vous pouvez désormais aussi la poser via WhatsApp. La société ferroviaire a officiellement lancé récemment le service, mais la possibilité existait en réalité déjà depuis mai de l'année passée et les utilisateurs y recourent en outre souvent. Le service clientèle est

kies resoluut voor het open data concept, waarbij data, met respect voor de privacy, ter beschikking wordt gesteld aan bedrijven, de wetenschap en burgers. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar data om handige toepassingen te kunnen uitbouwen.

Hoe hebben de NMBS en Infrabel hierop ingespeeld? Zal de minister dit opnemen in de nieuwe beheersovereenkomst?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Alle informatie over de gegevens die de NMBS deelt en de procedure die moet worden gevolgd om toegang tot de data te krijgen, staat op de website van de NMBS. In 2021 zal de NMBS een nieuwe versie van de GTFS-data aanbieden. Ook Infrabel heeft een specifieke website waarop data wordt gepubliceerd. Die gegevens zijn beschikbaar in het Frans, het Nederlands en het Engels en worden gepubliceerd in verschillende formaten onder de licentie Creative Commons Zero. Open data werd als strategisch poject ingeschreven in het algemene beheer van de bedrijfsgegevens. De info kan worden teruggevonden op de sites opendata.infrabel.be, data.gov.be en transportdata.be.

Het is nog te vroeg om in te gaan op het nieuwe beheerscontract.

25.03 Marianne Verhaert (Open Vld): De data van Infrabel gaan veel ruimer dan die van de NMBS. Ik hoop dat ook de NMBS daarvan werk maakt. In Nederland bijvoorbeeld worden allerlei innovatieve apps ontwikkeld die een echte meerwaarde betekenen voor de reizigers.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

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

26.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Wie een vraag heeft voor de NMBS, kan die nu ook via WhatsApp stellen. De spoorwegmaatschappij heeft de dienst onlangs officieel gelanceerd, maar de mogelijkheid bestond eigenlijk al sinds mei vorig jaar en wordt bovendien vaak benut. Daarnaast is de klantendienst ook bereikbaar via de telefoon,

par ailleurs accessible par téléphone, par Facebook, via le site internet ou via Twitter. Sur Facebook Messenger, la SNCB dispose depuis quelques mois déjà d'un robot appelé Mobi capable de répondre automatiquement à certaines questions (chatbot).

Il est bon que la SNCB réponde à la demande d'information de ses usagers. Ce qui fait encore défaut à mes yeux, c'est une fonction clavardage dans l'application. Est-il envisagé de l'en équiper? Quelle est la part respective des différentes plateformes en matière d'utilisation? Quel effectif du personnel se charge-t-il des contacts avec les clients via les médias sociaux?

26.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Selon une enquête du SPF Mobilité de novembre 2020, une femme sur trois et un homme sur cinq évitent les transports publics en raison du comportement indésirable d'autres passagers. Ce chiffre est tout bonnement effarant! Nous devons tout mettre en œuvre afin d'augmenter, pour chacun, à la fois la sécurité effective et le sentiment de sécurité.

Aux Pays-Bas, les citoyens peuvent envoyer un message, sur WhatsApp ou par SMS, lorsqu'ils ne se sentent pas en sécurité. Un central décide alors d'une réaction éventuelle. Elle peut aller jusqu'à une intervention du contrôleur, de l'équipe de sécurité et d'entretien ou de la police. Ce service est apparemment très apprécié.

Chez nous, il est possible de former 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 le 0800/30230, le numéro de Securail, mais pas d'envoyer un message sur WhatsApp ou par SMS. Dans certaines situations, il me paraît beaucoup plus faisable d'envoyer un message que de téléphoner. Qu'en pense le ministre? Est-il disposé à demander une initiative de la SNCB?

Combien de signalements ce numéro de Securail reçoit-il en moyenne? À quelle fréquence ces signalements donnent-ils lieu à une assistance directe?

26.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB attache une grande importance aux contacts avec ses clients et utilise différentes plateformes à cet effet. Tant les clients que la SNCB elle-même sont très satisfaits de la fonction de chat actuelle. Une extension de celle-ci n'est donc pas prévue.

En janvier 2021, 58,5 % des messages ont été envoyés par Facebook Messenger, 26 % par Twitter et 16 % par WhatsApp. L'équipe de médias

Facebook, de website of Twitter. Op Facebook Messenger heeft de NMBS ook al enkele maanden een chatbot, Mobi, die automatisch antwoord geeft op sommige vragen.

Dat de NMBS tegemoetkomt komt aan de vraag van haar reizigers naar informatie, is een goede zaak. Wat ik nog mis, is een chatfunctie in de app. Wordt dat overwogen? Hoe verhouden de verschillende platformen zich tot elkaar qua gebruik? Hoeveel personeelsleden verzorgen de contacten met de klanten via sociale media?

26.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Volgens een enquête van de FOD Mobiliteit uit november 2020 vermijden één op drie vrouwen en één op vijf mannen het openbaar vervoer wegens onwenselijk gedrag van medepassagiers. Dat is toch zeer opvallend! We moeten er alles aan doen om voor iedereen de effectieve én het veiligheidsgevoel te verhogen.

In Nederland kunnen mensen via WhatsApp of via een sms een bericht versturen wanneer zij zich onveilig voelen. In een meldingskamer wordt dan tot een eventuele reactie besloten. Dat kan gaan tot een ingreep door de conducteur, door het veiligheids- en serviceteam of door de politie. Die service wordt blijkbaar erg geapprecieerd.

Bij ons kan er 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 gebeld worden naar 0800/30230, het nummer van Securail, maar WhatsAppen of sms'en is onmogelijk. In sommige situaties lijkt me een bericht versturen veel meer haalbaar dan telefoneren. Hoe staat de minister daartegenover? Is hij bereid de NMBS om een initiatief te vragen?

Hoeveel meldingen ontvangt dat nummer van Securail gemiddeld? Hoe vaak geeft dat aanleiding tot rechtstreekse ondersteuning?

26.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS hecht veel belang aan contacten met haar klanten en gebruikt daarvoor diverse platformen. Zowel de klanten als de NMBS zelf zijn heel tevreden over de huidige chatfunctie. Een uitbreiding ervan is dan ook niet aan de orde.

In januari 2021 verliep 58,5 % van de berichten via Facebook Messenger, 26 % via Twitter en 16 % via WhatsApp. Het socialemediateam van de NMBS

sociaux de la SNCB est composée de 13 collaborateurs. bestaat uit 13 medewerkers.

Avant de pouvoir décider si l'exemple des Pays-Bas mérite d'être suivi, je devrais me pencher davantage sur ce projet, qui me semble toutefois intéressant.

Voor ik kan beslissen of het Nederlandse voorbeeld navolging verdient, moet ik me meer in dat project verdiepen. Interessant lijkt het me wel.

En ce qui concerne l'utilisation de leur numéro de téléphone, je n'ai pas encore obtenu de chiffres de la part de Securail.

Ik heb inzake het gebruik van hun telefoonnummer nog geen cijfers van Securail ontvangen.

26.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Tout ce que je peux vous dire, c'est que de nombreux voyageurs belges seraient heureux de pouvoir bénéficier d'un service comparable à celui offert aux Pays-Bas. J'espère que le ministre me transmettra les chiffres de Securail ultérieurement.

26.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik kan alleen maar zeggen dat veel Belgische reizigers gelukkig zouden zijn met een dienst zoals in Nederland. Ik hoop de cijfers van Securail later van de minister te krijgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

27.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Train World souhaiterait que les visiteurs du musée puissent circuler à bord d'un train à vapeur sur la ligne Bruxelles-Malines. Le gouvernement précédent avait demandé à un groupe de pilotage d'examiner une exception à la loi à cet effet.*

27.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Train World zou graag een stoomtrein op de spoorlijn Brussel-Mechelen laten rijden voor de bezoekers van het museum. De vorige regering richtte een stuurgroep op om daartoe een uitzondering in de wetgeving te onderzoeken.*

Quel est l'état d'avancement de la procédure d'homologation? Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a-t-il déjà remis son avis? Quelles sont les dérogations nécessaires? À quelle date le train à vapeur pourra-t-il circuler?

Hoe ver staat het homologatieproces? Is er al een advies van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)? Welke uitzonderingen zijn er nodig? Wanneer zal de stoomtrein kunnen rijden?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB examine l'opportunité de prévoir une exception. Les conclusions sont attendues prochainement. Ensuite, le SSICF peut contrôler la conformité du matériel historique, et une adaptation du cadre réglementaire peut être envisagée.

27.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS bestudeert of een uitzondering wel nodig is. De conclusies worden eerstdaags verwacht. Pas daarna kan de DVIS de conformiteit van het historisch materieel toetsen en kan er bepaald worden of het regelgevend kader aangepast moet worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55013920C de M. Arens est transformée en question écrite.

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

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

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

28.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Interparking – qui gère entre autres des parkings de

28.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Interparking – ook actief in de NMBS-parkings – is

la SNCB – est le troisième exploitant de parkings en Europe et réalise d'importants bénéfices. En octobre 2020, l'entreprise a décidé de supprimer 95 emplois, alors qu'elle a versé des millions de dividendes à ses actionnaires.

La SNCB a-t-elle des intérêts financiers dans Interparking ou vice versa? Certains bâtiments ou terrains d'Interparking sont-ils la propriété de la SNCB? Interparking opte en faveur de l'automatisation. Le ministre prendra-t-il contact avec Interparking pour préconiser des parkings gardés?

28.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Interparking n'exploite pas de parkings SNCB. Interparking a toutefois remporté une consultation du marché en tant que fournisseur de B-Parking, une filiale de la SNCB, pour la mise à disposition de personnel spécialisé.

L'incident est clos.

Le **président**: Le ministre des Finances répondra à la question n° 55013961C de Mme Vindevoghel.

29 Questions jointes de

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les alternatives à la ligne Turnhout-Binche" (55013974C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les améliorations sur la ligne Turnhout-Binche" (55014372C)

29.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Dans le prochain plan de transport – celui pour 2023 – la SNCB souhaiterait inclure une solution pour la ligne Turnhout-Binche.

Quelles alternatives et solutions sont concrètement envisagées concernant cette ligne? Quand les études seront-elles terminées? Les parties concernées seront-elles consultées au préalable?

29.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Si elle s'est améliorée dans une large mesure durant la pandémie de l'année passée, la ponctualité des trains est toutefois restée tout aussi problématique en Campine. Le précédent ministre avait pourtant promis une amélioration.

Quelles mesures ont été prises pour améliorer la ponctualité de la ligne Bruxelles-Turnhout? Quelles mesures spécifiques concernent le train P Bruxelles-Mol? L'arrivée des nouvelles M7 permettra-t-elle d'affecter un matériel plus récent à

de derde grootste parkinguitbater in Europa en boekt grote winsten. In oktober 2020 besliste het om 95 banen te schrappen, terwijl er miljoenen aan dividenden aan de aandeelhouders zijn uitbetaald.

Heeft de NMBS financiële belangen in Interparking of omgekeerd? Zijn er gebouwen of terreinen van Interparking eigendom van de NMBS? Interparking kiest voor automatisering. Zal de minister contact opnemen met Interparking om aan te sturen op bemande parkings?

28.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Interparking beheert geen NMBS-parkings. Interparking heeft wel een marktconsultatie gewonnen als leverancier van B-Parking, een dochteraanneming van de NMBS, voor de terbeschikkingstelling van gespecialiseerd personeel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55013961C van mevrouw Vindevoghel zal door de minister van Financiën beantwoord worden.

29 Samengevoegde vragen van

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieven voor de lijn Turnhout-Binche" (55013974C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Verbeteringen voor de lijn Turnhout-Binche" (55014372C)

29.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): De NMBS wil bij het volgende vervoersplan, in 2023, een oplossing voor de lijn Turnhout-Binche.

Welke alternatieven en oplossingen liggen er voor deze lijn concreet op tafel? Wanneer zijn de studies klaar? Zal er vooraf met de betrokken partijen worden overlegd?

29.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): De stiptheid van de treinen is het afgelopen coronajaar gevoelig verbeterd, maar blijft in de Kempen even problematisch. De vorige minister beloofde nochtans beterschap.

Welke maatregelen worden genomen om de stiptheid op de lijn Brussel-Turnhout te verbeteren? Welke specifieke maatregelen zijn er voor de P-trein van Brussel naar Mol? Zal er met de komst van de nieuwe M7-rijtuigen nieuwer materieel op de

la ligne vers la Campine? Quels travaux devraient être réalisés sur l'infrastructure pour améliorer la ponctualité? Quel est le calendrier prévu pour ces travaux?

29.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Plusieurs pistes sont examinées en ce qui concerne la scission de la liaison IC-11 à Bruxelles et notamment une scission à partir de Bruxelles ou le couplage du trajet Turnhout-Bruxelles à une autre liaison. Diverses liaisons ferroviaires doivent être adaptées à Bruxelles à cet effet, en fonction de l'infrastructure disponible. Il ne faudrait pas qu'une adaptation de la liaison IC-11 accentue encore la pression sur la solidité du réseau ferroviaire.

En raison des nombreux tronçons à voie unique, des nombreux croisements avec d'autres trains et des travaux en gare de Malines, les options en matière d'adaptation du sillon sont limitées. La scission ne peut, dès lors, intervenir que dans le cadre d'une révision structurelle de l'offre de trains à Bruxelles et aux alentours. La SNCB étudie actuellement plusieurs scénarios. Compte tenu de la complexité du problème, une solution définitive n'interviendra qu'en 2023, date de l'introduction du prochain plan de transport.

29.04 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Étant donné que depuis 2014, nous n'avons cessé de poser cette question, nous sommes quelque peu méfiants. Les statistiques de ponctualité sont attristantes et la congestion routière ne laisse d'autre choix que de prendre le train dans cette région qui compte 500 000 habitants.

L'incident est clos.

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

30.01 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): En vertu de la directive européenne sur les droits des passagers, les compagnies aériennes doivent offrir aux consommateurs, pour les vols annulés en raison de la crise du coronavirus, un vol de remplacement sans surcoût ou rembourser le vol. Un voucher pour une date ultérieure était également possible, mais sans obligation. Le Centre Européen des Consommateurs (CEC) en Belgique a reçu 1 087 plaintes au cours des six derniers mois concernant des problèmes liés à la directive.

Combien de plaintes les services du ministre ont-ils reçues au cours des six derniers mois? Comment

lijn naar de Kempen rijden? Welke infrastructuurwerken zijn noodzakelijk om de stiptheid te verbeteren? Wat is het tijdschema voor de uitvoering van de werken?

29.03 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Voor de splitsing van de verbinding IC-11 in Brussel liggen meerdere denksporen op tafel, namelijk een splitsing van in Brussel of het koppelen van het traject Turnhout-Brussel met een andere verbinding. Daartoe moeten meerdere treinverbindingen in Brussel worden aangepast, waarbij men rekening moet houden met de beschikbare infrastructuur. Een aanpassing van IC-11 mag de robuustheid van het spoorweginet niet verder onder druk zetten.

De mogelijkheden voor een aanpassing van het rijpad zijn beperkt wegens de talrijke enkelsporige baanvakken, de vele kruisingen met andere treinen en de werken aan het station van Mechelen. Daarom kan de splitsing enkel gebeuren in het kader van een structurele herziening van het treinaanbod in en rond Brussel. Momenteel verkent de NMBS verschillende scenario's. Wegens de complexiteit van de problematiek kan een finale oplossing pas worden verwacht in 2023, bij de invoering van het volgende vervoersplan.

29.04 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Wij zijn wat wantrouwig, want we stellen deze vraag al sinds 2014. De stiptheidscijfers zijn bedroevend en door de dichtstlibbende wegen is er geen alternatief voor de trein in deze regio met 500.000 inwoners.

Het incident is gesloten.

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

30.01 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Conform de Europese passagiersrechtenrichtlijn moeten luchtvaartmaatschappijen de consument voor vluchten, geannuleerd wegens de coronacrisis, een alternatieve vlucht aanbieden zonder bijbetaling of de vlucht terugbetalen. Een voucher voor een latere datum kon ook, maar zonder verplichting. Het Europees Centrum voor Consumentenbescherming (ECC) in België heeft in de afgelopen 6 maanden 1.087 klachten ontvangen over problemen met de richtlijn.

Hoeveel klachten hebben de diensten van de minister de laatste zes maanden ontvangen? Hoe

est-ce conciliable avec sa réponse en octobre selon laquelle il n'y avait plus de problèmes à cet égard? Prendra-t-il contact avec le CEC à ce sujet? Quelles mesures prendra-t-il pour protéger les droits des passagers et pour faire connaître davantage la cellule Droits des Passagers? Quelle est la procédure pour le traitement des plaintes? D'autres négociations ont-elles eu lieu au niveau européen en vue de modifier la directive sur les droits des passagers?

30.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Au cours des six derniers mois, le service Droits des Passagers a enregistré 1 430 dossiers dont la majorité étaient la conséquence de problèmes liés à la covid-19. Ces deux derniers mois, seulement 333 dossiers ont été enregistrés. Dans la plupart des cas, les remboursements se font attendre plus longtemps que les 7 jours prescrits, mais il faut savoir que l'ensemble des compagnies européennes opérant au départ de la Belgique remboursent actuellement les passagers, même si ces transactions prennent du retard. Le SPF Mobilité ignore le nombre et le type de plaintes déposées auprès du CEC. Les plaintes déposées auprès du service droits des passagers concernent à présent essentiellement des problèmes de délais de remboursement. Le passager doit en premier lieu essayer de prendre contact avec la compagnie aérienne pour faire valoir ses droits. Un onglet "droits des passagers Covid19" est disponible sur le site du SPF Mobilité depuis le début de la crise.

Si le passager ne trouve pas de solution de cette façon dans un délai raisonnable, il peut déposer une plainte à la cellule Droits des Passagers, laquelle prend alors contact avec la compagnie aérienne. Celle-ci est tenue de donner une réponse dans un délai de neuf semaines. Si la cellule constate une violation systématique, les services d'inspection peuvent lancer une procédure de sanction, laquelle tiendra éventuellement compte de la bonne volonté de la compagnie aérienne et de sa situation financière. La cellule Droits des Passagers reste en contact permanent avec les compagnies aériennes pour lesquelles elle reçoit des plaintes et attire leur attention sur la réglementation et les possibles sanctions.

À chaque rencontre avec les dirigeants des compagnies aériennes, je leur rappellerai leurs obligations en matière de droits des passagers et j'insisterai sur un remboursement rapide. Le patron de Brussels Airlines m'a déjà confirmé que la compagnie avait rattrapé tous ses retards, sauf pour quelques cas peu clairs.

Plusieurs acteurs européens souhaitent revoir le

spoort een en ander met zijn antwoord in oktober dat er ter zake geen problemen meer waren? Zal hij het ECC hierover contacteren? Hoe zal hij de rechten van de reizigers vrijwaren en meer bekendheid geven aan de cel Passagiersrechten? Hoe gaat de klachtenbehandeling daar in zijn werk? Is er Europees nog verder onderhandeld over een aanpassing van de passagiersrechtenrichtlijn?

30.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De dienst Passagiersrechten heeft de laatste 6 maanden 1.430 dossiers geregistreerd, waarvan het merendeel te maken heeft met problemen door COVID-19. De laatste twee maanden werden echter maar 333 dossiers geregistreerd. De terugbetalingen duren in de meeste gevallen nog steeds langer dan de voorgeschreven 7 dagen, maar alle Europese luchtvaartmaatschappijen die opereren vanuit België, zijn de passagiers aan het terugbetalen, zij het met vertraging. De FOD Mobiliteit heeft geen weet van het aantal en van het soort klachten bij het ECC. De klachten bij de dienst Passagiersrechten betreffen nu hoofdzakelijk problemen met de terugbetalingstermijn. De passagier moet in eerste instantie zelf de luchtvaartmaatschappij proberen te contacteren om genoegdoening te krijgen. Sinds het begin van de crisis is op de website van de FOD Mobiliteit een ruimte COVID-19 Passagiersrechten gecreëerd.

Vindt de passagier op die manier geen oplossing binnen een redelijke termijn, dan kan hij een klacht indienen bij de cel Passagiersrechten, die dan de luchtvaartmaatschappij contacteert, dewelke binnen de negen weken een antwoord moet geven. Als de cel een systematische schending vaststelt, dan kunnen de inspectiediensten een sanctieprocedure opstarten, waarbij eventueel ook rekening wordt gehouden met de goede wil en de financiële toestand van de luchtvaartmaatschappij. De cel Passagiersrechten blijft in voortdurend contact met de luchtvaartmaatschappijen waarover zij klachten ontvangt en wijst hen op de regelgeving en mogelijke sancties.

Bij elke ontmoeting met de managers van de luchtvaartmaatschappijen zal ik hen ook herinneren aan hun verplichtingen inzake de passagiersrechten en aandringen op snelle terugbetaling. De CEO van Brussels Airlines bevestigde me al dat de maatschappij al haar vertragingen heeft ingehaald, op enkele onduidelijkheden na.

Verschillende Europese actoren willen de Europese

règlement européen. Le Conseil de l'UE a formulé des propositions à cette fin début 2020, mais la crise sanitaire a interrompu le processus. Nous ne savons pas à ce stade si la présidence portugaise mettra à nouveau la proposition de réforme du règlement à l'agenda.

30.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Il est étrange que le ministre m'ait dit en octobre qu'il n'y avait plus aucun problème et qu'il déclare à présent qu'il existe 1 430 dossiers pendants des 6 derniers mois. Cela ne colle pas.

30.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il s'agit du nombre total d'enregistrements, qui comprend également des demandes d'informations.

30.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Même s'il n'y a eu "que" 333 dossiers ces deux derniers mois, ce sont encore 333 dossiers de trop. Et même si le SPF Mobilité n'a pas de lien direct avec le CEC, les services du ministre feraient preuve de bonne gouvernance en contactant ce service, dans de telles circonstances, dans l'intérêt des droits des passagers. J'ose espérer que le ministre accordera également l'attention nécessaire aux possibles réformes du règlement.

L'incident est clos.

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

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

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En novembre 2019, l'ancien bras droit de Didier Reynders, M. Fontinoy, a été mis en cause au motif qu'il aurait accepté des pots de vin dans le cadre de la vente de biens immobiliers de la SNCB. Un nouveau scandale éclate à présent. Il se serait fait payer pour trouver une solution pour les millions du prince Laurent bloqués en Libye.

Le ministre s'est-il déjà entretenu avec M. Fontinoy à ce propos? Peut-il encore fonctionner comme président du conseil d'administration de la SNCB?

31.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En raison de la séparation des pouvoirs et de la présomption d'innocence, je ne puis faire aucune déclaration à ce sujet avant la clôture de l'enquête

verordening herzien. Begin 2020 heeft de Raad van de EU daartoe voorstellen geformuleerd, maar dat is echter stilgevallen door de gezondheidscrisis. Het is nu onduidelijk of het Portugese Voorzitterschap het voorstel tot hervorming van de verordening opnieuw zal agenderen.

30.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Het is vreemd dat de minister me in oktober zegt dat er geen problemen meer zijn en nu dat er 1.430 dossiers hangende zijn van de laatste 6 maanden. Dat klopt toch niet.

30.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dat gaat om het totale aantal registraties, waaronder ook vragen om informatie.

30.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): De laatste twee maanden waren er 'slechts' 333 dossiers, maar dat zijn er nog altijd 333 te veel. En de FOD Mobiliteit heeft dan wel geen directe band met de ECC, maar het zou wel een teken van goed bestuur zijn als de diensten van de minister in dergelijke omstandigheden die dienst zouden contacteren ten bate van de rechten van de passagiers. Hopelijk zal de minister ook de nodige aandacht schenken aan de mogelijke hervormingen van de verordening.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 55014049C van de heer Rigot wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 55014092C en 55014093C van de heer Scourneau worden uitgesteld.

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

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In november 2019 kwam de voormalige rechterhand van Didier Reynders, de heer Fontinoy, in opspraak omdat hij steekpenningen zou hebben aangenomen bij de verkoop van onroerend goed van de NMBS. Nu komt er weer een nieuw schandaal naar boven. Hij zou zich hebben laten betalen om een oplossing te zoeken voor de geblokkeerde miljoenen van prins Laurent in Libië.

Heeft de minister hierover al met de heer Fontinoy gesproken? Kan hij nog functioneren als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS?

31.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wegens de scheiding der machten en het vermoeden van onschuld kan ik hier geen uitspraken over doen voor het gerechtelijk

judiciaire. Le mandat d'administrateur de M. Fontinoy a pris fin en octobre 2019, pendant la période d'affaires courantes. La décision relative à l'attribution des mandats expirés sera prise dans les semaines ou mois à venir.

31.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le conseil d'administration est un organe important. Nous soutenons la proposition de Groen de permettre aux organisations de voyageurs d'en faire partie. Il est peut-être également temps d'opérer un rajeunissement au sein du conseil d'administration.

L'incident est clos.

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

onderzoek is afgelopen. Het bestuursmandaat van de heer Fontinoy liep in oktober 2019 ten einde, tijdens de periode van lopende zaken. De beslissing over de invulling van de verlopen mandaten zal de volgende weken of maanden genomen worden.

31.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De raad van bestuur is een belangrijk orgaan. Wij steunen het voorstel van Groen om de reizigersorganisaties daar deel van te laten uitmaken. Misschien is het ook tijd voor verjonging in de raad van bestuur.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.04 uur.